SPORTLIFE
MOTOCICLISMO // INFORME CASCOS ABATIBLES // COMPARATIVA NAKED MEDIAS DEPORTIVAS // MOTO GUZZI V100 STELVIO // COMPARATIVA TRAIL MEDIAS EN EL CAMPO
MOTOCICLISMO NÚMERO 2.650 JULIO 2024

COMPARATIVA SUPERMOTO // KTM 690 SMC-R // KTM RC8C // SCOOTER 125 COMPACTOS

MOTOCICLISMO

COMPARATIVA NAKED MEDIAS DEPORTIVAS

IMPARABLES

DUCATI MONSTER+ // KAWASAKI Z900 // KTM 990 DUKE

TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R // YAMAHA MT-09

2.650
JULIO 2024
5 €

ENLACE AL CANAL
x.com/bynecontelegram
O escanea el código QR:

SUPERPRUEBA

MOTO GUZZI
V100 STELVIO

COMPARATIVA TRAIL MEDIAS EN EL CAMPO

BMW F 900 GS // DUCATI DESERTX RALLY

KTM 890 ADVENTURE // TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

lanzarotecaliente.com

HERE, ARTISTS PAINT WALLS WITH SPRAY AND STREETS WITH RUBBER*

BSA

GOLD STAR 650CC

THE SOUL OF BIRMINGHAM**

WWW.BSACOMPANY.CO.UK

*AQUÍ LOS ARTISTAS PINTAN LAS PAREDES CON SPRAY Y LAS CALLES CON GOMA.

**EL ALMA DE BIRMINGHAM

EDITORIAL

EL TERREMOTO Y SUS RÉPLICAS

Para algunas cosas el verano es una época de descanso, como hemos podido comprobar, la llegada del estío ha sido menos tranquila en el paddock de MotoGP, ya que la carrera de Mugello precipitó el encaje de pilotos y equipos que en este momento está acabando de completarse. Nos encontramos en un Mundial muy estratificado, en el que hay unas motos y unos equipos más deseados que otros. Los mejores pilotos quieren las mejores motos y los mayores salarios, y la cadena de acontecimientos este año necesitaba que se produjese una chispa que la iniciase, que no era otra que la silla vacante junto a Pecco Bagnaia de la segunda moto del equipo oficial Ducati. Algunos estarían encantados de tener que decidir entre Jorge Martín y Marc Márquez para ocuparla, pero seguro que en Ducati los corazones estaban más divididos. Por una parte Jorge es más joven y podía tener una mayor proyección futura; por otra está claro que desde el punto de vista del departamento de marketing, Marc está en otra órbita respecto al resto de la parrilla de MotoGP. Han tardado los italianos en tomar una decisión, pero finalmente Márquez ha logrado sus objetivos antes de que transcurriese la mitad de la temporada. Dejó Honda y en cuatro meses ya era piloto oficial Ducati 2025, queda claro que además de un piloto fuera de lo común es un mago de la estrategia en los despachos. El damnificado de todo esto ha sido un Jorge Martín que no se esperaba este repentino desenlace, y que ha tomado las de Villadiego tan rápidamente como pilota en la pista, camino de una Aprilia que sigue siendo una incógnita en cuanto a sus opciones de luchar por el título como actualmente el piloto madrileño está en disposición de hacer, y a esto hay que sumar la posible huida de su equipo a Yamaha, lo que le hubiese obligado a cambiar de estructura.

Con las grandes piezas del tablero ya posicionadas, el resto ha buscado casilla, y la verdad es que ahí también han seguido las sorpresas, comenzando por el viaje de Viñales a KTM, que volvía a desencadenar un tumulto. Bezzecchi en su lugar y otro espacio libre. Si a esto sumamos que la cola de la parrilla va a abandonar la categoría, el terremoto inicial sigue provocando réplicas que no sabemos cuándo van a acabar. Incluso, hay que sumar a Toprak Razgatlıoglu, la última estrella rutilante que no se sabe si esperará a la más que previsible llegada de BMW a MotoGP cuando cambie el reglamento en 2027, para la que todavía quedan más de dos años. Si encuentra una buena moto, podría empezar a desfogarse en la categoría de cara a ese momento.

EN CUANTO A VALOR PARA EL MARKETING, MARC MÁZQUEZ ESTÁ EN OTRA DIMENSIÓN

Todavía hay muchos flecos por atar, algo que está haciendo que este año MotoGP se haya vuelto a convertir en toda una atracción mediática, carreras emocionantes, rivalidad en la pista, suspense en los despachos, ¿Qué más se puede pedir?

Y con la llegada del verano, también nos hemos encontrado con la de una buena parte de las novedades de este año, que en algunos casos se han hecho esperar. En este número no nos han cabido todas las pruebas comparativas que hemos preparado, hemos tenido que dejar en el tintero para próximas ediciones algunas de ellas, pero el caso es que esto se complementa con que parece que el ritmo de presentaciones de novedades sigue adelante. Habitualmente cuando el calor hacía de las suyas las cosas se calmaban, pero no parece el caso, salvo nuestro agosto, que nos dará un ligero respiro. La presión de Oriente, no sólo China, sino también India, cada vez se hace más patente, sus gigantescos fabricantes quieren subir de nivel, no sólo en lo que se refiere a la cilindrada y calidad de sus motos, sino también a la consideración que tengamos de ellas. De ello depende en buena parte su posicionamiento en el mercado y su éxito internacional. Ser una firma de éxito en Occidente es también una gran publicidad en sus zonas geográficas y en el resto del mundo. Y lo que estamos viendo, es que al contrario de lo que ocurre en el sector del automóvil, en el que los orientales se están especializando en buena medida en las motorizaciones eléctricas, en las dos ruedas el sector está bastante parado, o al menos sin grandes novedades. Hace poco, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, por boca de Álvaro Fernández, Secretario General de Movilidad Sostenible, calificaba a las motos eléctricas que se comercializan en España como "vehículos de baja calidad". Eran unas declaraciones realizadas como argumento para impulsar ayudas a las bicicletas eléctricas. Obviamente las hay, y también bicicletas, pero el público sabe distinguir entre productos con calidad y los que no lo tienen. No hace falta discriminar a los que no quieren pedalear. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos: Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala y Marcos Abelenda.
Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre, Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y Carlo Pernat. **Fotografía:** Alejandro Cubino, Félix Macías y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ramón Cánovas.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno **rmoreno@slib.es**
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco **coordinacionpublicidad@slib.es**.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) **eventos_motor@slib.es**

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00.**
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG
MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

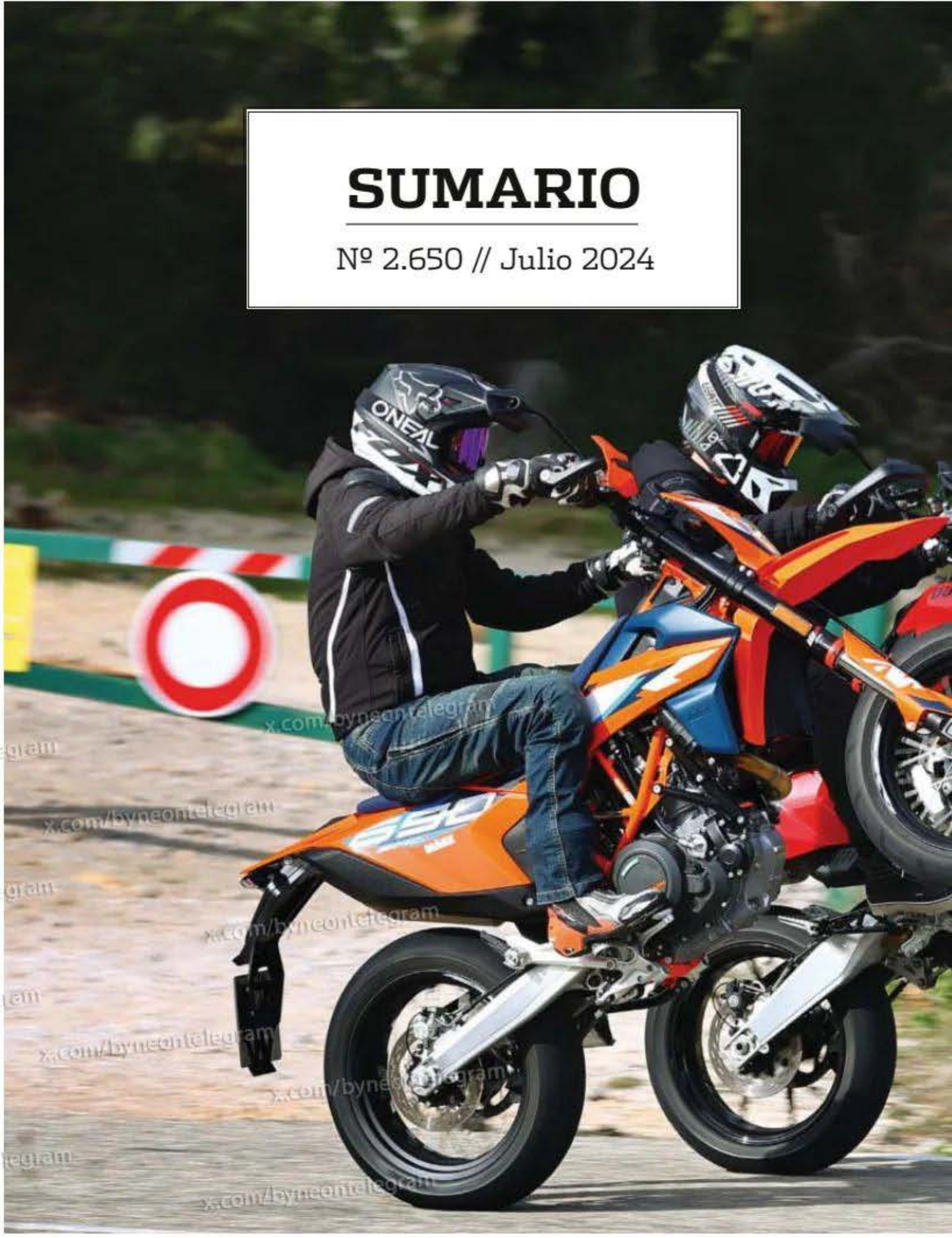
Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.

Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI) y de la Sección española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 5 euros, IVA incluido. Canarias: 5,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 5 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

www.motociclismo.es
motociclismo.es
@motociclismo_es
motociclismo@slib.es
motociclismo_es



SUMARIO

Nº 2.650 // Julio 2024

3 **EDITORIAL**
El terremoto y sus réplicas

6 **PRAGA ZS800**
Artesanía a la venta

8 **MOTOFLASH**
Noticias de actualidad

14 **KTM RC 8C**
Una deportiva exclusiva

20 **ZERO DS**
Nueva opción para el carnet A1

24 **ZERO S**
Una eléctrica de partida

28 **FB MONDIAL PIEGA 452**
La inspiración de la historia

32 **LAMBRETTA X300 SR**
A lo grande

36 **AMPLIANDO HORIZONTES**
Superprueba de la Moto Guzzi V100 Stelvio

46 **GOLPE DE ESTADO**
Comparativa supermoto

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

56 **MOVIMIENTO CONSTANTE**
Comparamos 5 naked medias deportivas

72 **ADN OFF ROAD**
Cuatro trail medias frente a frente

86 **APUESTA SEGURA**
Seis scooters 125 compactos

98 **CONCENTRADO EN LAS MOTOS**
90 años de Michelin en Lasarte

102 **TU ÍDOLO ERES TÚ**
Las mil caras de la Yamaha XSR900 GP

110 **DOS EN UNO**
Informe cascos abatibles

116 **LIBROS**
Novedades editoriales

118 **EQUIPAMIENTO**
Todo lo que necesitas

120 **CLASSIC CLUB**
Suzuki GSX-R 750 1989

124 **MOTOFLASH OFF ROAD**
Noticias de la moto de campo

126 **FRESCOR**
Publireportaje Leatt

128 **PREPARQUE**
Gama Honda CRF R 2025

130 **COLOSAL**
Husqvarna FE 501

134 **PLAN CUMPLIDO**
MotoGP ha quedado ordenado

142 **LA ELECCIÓN DE DUCATI**
La columna de Carlo Pernat

144 **DE BOX EN BOX**
Noticias desde el paddock

146 **¿TALENTO OCULTO?**
La columna de Kevin Cameron

148 **HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA**
Capítulo 102

154 **TURISMO SOSTENIBLE**
Atacama en moto

162 **¡EXPLOTA EL AVISPERO!**
La columna de Mariano Urdín

MOTOS EN ESTE NÚMERO

86 APRILIA SR GT 125
72 BMW F 900 GS KIT RALLY
72 DUCATI DESERTX RALLY
46 DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO
56 DUCATI MONSTER+
28 FB MONDIAL
128 HONDA CRF R 2025
86 HONDA PCX125
130 HUSQVARNA FE 501
56 KAWASAKI Z900
46 KTM 690 SMC R
72 KTM 890 ADVENTURE
56 KTM 990 DUKE
14 KTM RC 8C
32 LAMBRETTA
36 MOTO GUZZI V100 STELVIO
6 PRAGA ZS 800
86 SUZUKI BURGMAN STREET 125EX
120 SUZUKI GSX-R 750 1989
86 SYM JET X 125
56 TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R
72 TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO
56 YAMAHA MT-09
86 YAMAHA NMAX 125
20 ZERO DS
24 ZERO S
86 ZONTES D125

Praga ZS 800

ARTESANÍA A LA VENTA

Praga fue un efímero fabricante checo de motocicletas. La empresa, creada en 1907 para fabricar automóviles inicialmente con el nombre de Ringhoffer, cambió de denominación a Praga dos años más tarde, y tras su fusión con BD en 1929, su modelo de motocicleta pasó a llamarse Praga, una monocilíndrica de cuatro tiempos DOHC de medio litro de capacidad. En 1932 se incorporó un segundo modelo, la BC, de 350 cc con transmisión por cardan, pero sólo un año después la producción de motos cesó, concentrándose en los camiones. En 2006 fue adquirida por International Truck Alliance (Intrail). El pasado 9 de junio la marca presentó una nueva motocicleta denominada ZS 800 en el Premier GT junto con un coche superdeportivo, el Praga Bohema, que cuesta 1,32 millones de euros.

La Praga ZS 800 es una moto muy especial de la que se van a construir 28 unidades que dispone del motor de la Kawasaki W800, un bicilíndrico vertical en línea refrigerado por aire con distribución accionada por eje rey de 773 cc y 50 CV de potencia. Más allá de esto, se trata de una moto absolutamente especial. El chasis tubular de acero cromado tiene el depósito de 11,5 l como pieza estructural, y se recubre con una pieza de fibra de carbono para mantener una estética clásica. La suspensión delantera es de balancines con un amortiguador Öhlins TTX22, mientras la parte trasera mantiene el chasis rígido de los años 30, con un sillín monoplaza que tiene en su parte inferior un amortiguador Öhlins TTX de muelle neumático. Los frenos son tambores accionados de manera hidráulica, dos de 200 mm en la rueda delantera y otro en la trasera, cuyas llantas tienen radios de fibra de carbono. Hay múltiples piezas de titanio, ya que los tornillos, ejes, las tuercas y los pernos del chasis y el motor están hechos de este material. También el sistema de escape y piezas de este material impresas en 3D. Una buena parte de la moto se fabrica mediante mecanizado de 5 ejes, lo lleva a que producir una moto requiera más de 300 h. La moto pesa llena 158 kg. Está disponible en dos especificaciones diferentes desde 91.000 €. **M**

LA PRAGA ZS 800 DE MÁS DE 90.000 € TIENE UN MOTOR KAWASAKI W800 Y MATERIALES EXCLUSIVOS A SU ALREDEDOR

Los acabados son excepcionales y muy cuidados, con materiales de primer nivel, lo que hacen de la Praga ZS 800 una moto muy especial. La suspensión delantera por balancines tiene un amortiguador Öhlins TTX22.

Praga

KYMCO Sky Town 125 ABS

KYMCO ha presentado un nuevo modelo que viene a ocupar el espacio del exitoso Agility City. Se trata del Sky Town 125 ABS, que representa un nivel superior pero manteniéndose como un scooter básico. Mostrado en el pasado Salón de Milán, tiene un motor SOHC de dos válvulas refrigerado por aire que desarrolla una potencia de 8,2 kW (11 CV) a 8.500 rpm, y un par motor de 10,6 Nm a 6.500 rpm. Destaca su ligereza, sólo 126 kilos de peso, y compacidad, con una distancia entre ejes de sólo 1.320 mm, además de su reducida altura de asiento de 770 mm.
El motor ya cumple con la normativa Euro 5+, y anuncia un bajo consumo de 2,5 l/100 km.

Cuenta con un bastidor tubular de acero, con suspensiones convencionales: una horquilla de 31 mm y 105 mm de recorrido, y dos amortiguadores con precarga ajustable en cinco posiciones, de 100 mm de recorrido. Las llantas son de 14 pulgadas delante y 13 detrás, y discos de freno delante (220 mm de diámetro) y detrás (200 mm), con ABS.
Su PVP será 2.999 euros, y llega equipada de serie con un baúl trasero. Dispone de una doble guantera, ópticas LED, doble toma USB, y pantalla LCD de alto contraste. Está disponible en colores blanco y gris, y su comercialización comenzará el próximo mes de septiembre.

PIAGGIO GANA EL JUICIO A PEUGEOT

La guerra de patentes iniciada por el Grupo Piaggio contra Peugeot Motocycles SAS y Peugeot Motocycles Italia a cuenta de sus scooter de tres ruedas parece haber llegado a su fin. Todo, después de que el Tribunal de Apelación de Italia haya desestimado el recurso de la compañía francesa contra la sentencia que en su día le acusaba de haber infringido la patente europea del sistema de inclinación del precursor Piaggio MP3. Ahora, la justicia ha vuelto a dar la razón a la firma italiana y, por tanto, obliga Peugeot a pagar una indemnización de un millón de euros por daños y perjuicios, además de impedir vender su versión de tres ruedas, el Metropolis, en suelo italiano.

Tributo al 'Rey del Rock'

Pocos conocen la relación de Elvis Presley con Triumph. El mito de la música era un apasionado de las dos ruedas y una noche de 1965 regaló unas Bonneville a su grupo de amigos, conocidos como 'la Mafia de Memphis'. En recuerdo a aquella historia, años después verificada, la marca de Hinckley ha sacado una edición limitada y numerada de 925 unidades bautizada como Bonneville T120 Elvis Presley Limited Edition, con un esquema decorativo similar a las motos que regaló en su día y lleno de detalles inspirados en la figura del cantante. Cada unidad incorpora la firma original grabada con láser en la abrazadera del manillar, junto al inconfundible rótulo dorado de 'ELVIS' simulando los focos del decorado. Esta pieza de coleccionista cuesta 16.995 euros y ya está abierta la pre-reserva a través de la web oficial de la marca.

'CROSSOVER'

Voge hace su propia interpretación del concepto 'adventure' partiendo del polivalente SR1. Esta nueva versión, apellidada ADV, estrena el motor de última generación con refrigeración líquida y una estética más agresiva. Crece el parabrisas, ahora ahumado y regulable eléctricamente, e incorpora nueva óptica delantera y trasera full LED. Las suspensiones aumentan su recorrido con una horquilla de 121 mm y dos amortiguadores de 108. Lo que lleva a aumentar la altura mínima al suelo en 20 mm. Las llantas son de nuevo diseño y equipa neumáticos mixtos; y también aumenta en 1 litro el depósito de gasolina. El Voge SR1 ADV 125 ya está en los concesionarios con un precio de lanzamiento de 2.987 euros, con 5 años de garantía y seguro gratuito para mayores de 21 años.

HJC HELMETS

F31

DISEÑADO
PARA LA CIUDAD

hjchelmets.eu

F31

Desde **249.90 €**
2XS a 2XL

SMART HJC
PREPARADO

MOTOFLASH

Yamaha Y-AMT

La marca de los diapasones también se suma a la nueva tendencia de desarrollar sistemas de cambio automático pensados para motos deportivas. El Y-AMT se acoge a la filosofía Jin-Ki Kanno de Yamaha, que se basa en el placer que siente una persona al compenetrarse con su máquina y manejarla así de forma más efectiva, al poder despreocuparse del manejo de la transmisión y concentrarse en otras maniobras como la posición del cuerpo, el manejo del acelerador y los frenos y la selección de la trazada.

El sistema recurre a unos servomotores que manejan de forma autónoma tanto el embrague como la caja de cambios, prescindiendo de la maneta y del pedal habituales. El Y-AMT propone dos modos automáticos, D y D+, siendo este último más deportivo; pero también permite al usuario escoger el modo "manual" para controlar la función del mecanismo eléctrico mediante unas levas en la piña izquierda del manillar. El mecanismo pesa sólo 2,8 kilos y asegura unos cambios de marcha más rápidos y efectivos que un "quick shifter". Se empezará a implantar en un futuro próximo en modelos deportivos y "sport touring".

RUEDA DORADA RFME

La Real Federación Motociclista Española ha presentado su nuevo proyecto para promocionar el turismo en moto por España: la 'Rueda Dorada RFME', un reconocimiento a las rutas mototurísticas de la geografía nacional que resultan excepcionales en cuanto a disfrute y seguridad para los viajeros. Se trata de un sello de calidad que garantiza que una ruta cumple con todos los requisitos que debe tener un recorrido en moto. Diez criterios que evalúan la diversión y disfrute de conducción, la calidad y seguridad de las carreteras, el atractivo del entorno paisajístico y cultural, la disponibilidad de áreas de repostaje y descanso con alojamientos "motor-friendly", así como todas las necesidades que un usuario de moto busca en una ruta en moto. Cualquier entidad puede solicitar que sus rutas sean analizadas y valoradas, optando así a la obtención del sello distintivo 'Rueda Dorada'. La provincia de Zamora fue la primera en obtener este reconocimiento de la RFME.

AFRICA TWIN MOROCCO EPIC TOUR

Honda ha confirmado que habrá quinta edición de su evento para usuarios de Africa Twin de España y Portugal. De nuevo, el escenario elegido será Marruecos y se repetirá el formato de etapas con una media de 220 km y de marcado carácter off road, a través de sinuosas carreteras, pistas del Dakar, el desierto de Merzouga o la montañosa zona del Dades. La organización pondrá a disposición de los clientes un amplio dispositivo técnico, incluyendo equipo mecánico, médico, experimentados guías y exclusivos hoteles. Las fechas del Africa Twin Morocco Epic Tour serán del 16 al 24 de noviembre, habrá 50 plazas disponibles y ya está abierto el periodo de preinscripciones.

ALPINESTARS
ADVENTURE
TOURING

Andes Air Drystar® Jacket

ALPINESTARS MC ADVENTURE TOURING

Punto y final

La temporada 2025 será la última del Mundial Supersport 300. Después de menos de una década de existencia, la categoría ligera del WSBK será sustituida por una nueva de cara a la temporada 2026, tal y como informó en un comunicado la Comisión de Superbike. En él, se asegura estar trabajando en la introducción de una nueva categoría que sirva como puerta de entrada al campeonato, y corrigiendo los grandes problemas que ha presentado la misma durante estos últimos años. Una categoría que llegará en 2026, para dar a fabricantes y equipos tiempo suficiente de preparar la transición y la adaptación a la nueva normativa técnica y deportiva. Pese a que todavía no han dado detalles demasiado concretos, sí han señalado que serán motos más ágiles con motores de cilindrada media más potentes, dejando también entrever tres objetivos de la nueva categoría: Uno, mejorar la relevancia deportiva y comercial de la categoría ligera del WSBK; dos, facilitar el ascenso de los pilotos a categorías más grandes, creando una transición más fluida y permitiéndoles llegar más preparados; y tres, atraer mayor interés de los fabricantes al permitirles exhibir maquinaria de un segmento de mercado en crecimiento. Sin más información que la que apuntaba el comunicado, la dirección podría ser correr con deportivas de media cilindrada como ya se hace en la categoría Sportbike, del Campeonato Británico de SBK, donde están homologadas las siguientes motos: Aprilia RS660, Kawasaki Ninja 650, Honda Hornet 750, Suzuki GSX-8R, Triumph Daytona 660 y Yamaha R7

DE ESTRENO

La pasada Ronda de Misano de WSBK no fue una más, significó el punto de partida del Mundial Femenino de Velocidad (World-WCR), que disputó las dos primeras mangas de su historia con protagonismos absoluto de las nuestras. La primera parrilla de la historia arrancó con dos francesas, dos sudafricanas, 15 pilotos de otros 15 países... y seis españolas: Ana Carrasco, Sara Sánchez, Beatriz Neila, Andrea Sibaja, Pakita Ruíz y María Herrera, que ya compite en MotoE y anunció su incorporación fuera de plazo. Como su presencia daba un espaldarazo tremendo a la categoría, se la permitirá participar en todas las carreras como wild card. Y la toledana justificó este 'privilegio' arrasando en la primera cita de la historia del campeonato, llevándose la pole y las dos victorias. En ambas ocasiones, la escoltaron en el podio Ana Carrasco y Sara Sánchez, alternándose en la segunda plaza. Mientras que Beatriz Neila acabó quinta y cuarta, cambiando su posición con la italiana Roberta Ponziani.

PREMIOS MOTOTURISMO 2024

Bajo la batuta de nuestro compañero Gustavo Cuervo, se celebró en Canfranc (Huesca) la III Gala de los Premios Mototurismo que premió a las mejores motos viajeras del año, así como personalidades, rutas y diversas organizaciones y marcas. Los modelos elegidos fueron: Triumph Tiger 660 Sport (Moto Viajera de Acceso), Yamaha Tracer 9 GT+ (Moto Viajera Media) y Ducati Multistrada V4 Grand Tour (Moto Viajera Maxi). Además recibieron galardón: Camino Del Cid (Ruta Nacional), Moto Club Faro (Ruta Internacional), Concentración Estrella De Javalambre (Iniciativa Privada), BMW Motorrad Days (Iniciativa de Marca), Distinguished Gentleman´s Ride (Iniciativa Solidaria), Hoteles Sommos (Hosteleria), Club BMW España (Entidades), Dainese (Innovación), Portal Digital Moto1 Pro (Comunicación), Cañón De Añisclo (Rincón De Interés), Conchi Ares Y Celestino Castañón (Viaje Destacado) y Jaime Alguersuari (Premio de Honor).

THE

DARK SIDE OF JAPAN

A2

MT-09

AHORA **DESDE 140€** AL MES*

Entrada 1.222,30€ 35 cuotas de 140€
y una última cuota de **5.418,54€**
TIN: 6,49% **T.A.E. 8,57%**

www.yamaha-motor.eu

YAMAHA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | MY GARAGE

Download on the App Store | GET IT ON Google play

YAMAHA
Revs Your Heart

*Ejemplo de financiación para Yamaha MT-09 35Kw. **PVP: 10.999 €. Precio promocional financiando: 9.799 € (incluye descuento por sobre tasación entregando moto usada 1.200 €). Entrada: 1.222,30 €. Importe total financiado: 8.915,48 € (incluida comisión de formalización del 3,95%: 338,78 €). 35 cuotas de 140 € y una última cuota de 5.418,54 €. Total intereses: 1.403,06 €. Coste total del crédito: 1.741,84 €. Importe total adeudado: 10.318,54 €. Precio total a plazos: 11.540,84 €. TIN: 6,49%. TAE: 8,57%. Sistema de amortización francés. Prima opcional de seguro mensual: 12,48 € (impuestos incluidos). Importe a domiciliar con seguro opcional: 35 mensualidades de 152,48 € y una última mensualidad de 5.431,02 €.** Financiando con Banco Cetelem S.A.U. hasta el 30/09/2024.

Seguro opcional de protección de pagos: seguro de fallecimiento, incapacidad permanente total, incapacidad temporal y desempleo contratado con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España, registradas con las claves E-129 y E-130 en el Registro de la DGSFP, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con la clave OV-0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil Profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Las aplicaciones de las coberturas están supeditadas a las condiciones generales y particulares de la póliza. Consulta aseguradoras con las que Cetelem ha suscrito contrato de agencia en www.cetelem.es/seguros

KTM RC 8C

SI LO ÚNICO QUE QUIERES ES USAR TU MOTO EN UN CIRCUITO Y NO TIENES PROBLEMAS PARA DISPONER DE MÁS DE 41.000 €, PUEDES INTENTAR CONSEGUIR UNA DE LAS ESCASAS Y DESEADAS KTM RC 8C QUE LA FIRMA AUSTRIACA VA A FABRICAR ESTE AÑO, UNA MOTO MUY PARECIDA A LA PRIMERA VERSIÓN DE LA TEMPORADA PASADA, PERO AÚN MÁS CARA Y EFICAZ.

TEXTO: **ADAM CHILD 'CHAD', FOTOS: KTM.**

SHOEI
RACE

La RC 8C es una verdadera moto de carreras. Tiene amortiguador de dirección Hyper Pro, el acceso al depósito de combustible está en el colín, y hay un escape Akrapovic adecuado para pistas con limitaciones de sonido.

Cuando KTM decidió crear una moto exclusivamente para los circuitos sin homologación para la carretera, se libró de los compromisos que exige una moto que tiene que circular por la vía pública, y pudo concentrarse en un solo objetivo: que su moto lograse los mejores tiempos por vuelta. Los especialistas en motos de carreras de Krämer Motorcycles, ya habían creado un modelo de estas características con un motor KTM, y la fabrica austriaca decidió colaborar con ellos. El resultado es un moto con el ángulo de dirección ajustable y alas aerodinámicas especiales, pero sobre todo, que ofrece una experiencia de conducción diferente a cualquier moto deportiva homologada para la carretera. KTM ha anunciado que en 2025 lanzará su nueva 990 RC R, su primera moto deportiva de carretera de alta cilindrada desde la RC8, y esta RC 8C puede considerarse como su punto de partida en muchos aspectos

UN PASO MÁS

La primera generación de la KTM RC 8C de 2021, al igual que la Krämer GP2-890R, disponía del motor bicilíndrico LC8 de ocho válvulas de la 890 Duke, aunque con una caja de aire y un escape diferentes. Esa RC 8C original producía 128 CV y 100 Nm, una potencia nueve caballos por encima de la Duke estándar. Esta temporada se sigue utilizando este mismo propulsor, pero con una mayor preparación que ha logrado elevar la potencia hasta los 135 CV, y lo que es más importante, elevar el régimen de giro desde las anteriores 10.500 rpm, hasta 12.000 rpm. Para ello se emplean ahora válvulas y bielas de titanio, pistones de dos segmentos y una admisión con unos cuerpos de mariposa más grandes, de 48 mm. También se han aligerado componentes internos del motor, aumentado la relación de compresión y modificado el ajuste de la mezcla de admisión para aumentar la proporción de combustible, no hay restricciones por las emisiones de las motos Euro 5+. Se ha añadido un radiador de aceite y se cuenta con dos mapas con la misma potencia,pero diferente aceleración, que se pueden seleccionar rápidamente en marcha.

Técnica

Precio: 41.499 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 90,7 x 68.8 mm; **Cilindrada:** 889 cc; **Compresión:** n.d.; **Potencia máx. dec.:** 100 kW (135 CV) a 12.000 rpm; **Par máx. dec.:** 74 Nm a n.d. rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 48 mm; **Modos de conducción:** 2; **Ayudas electrónicas:** TC, AC, DC.; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Multitubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 23,3°/ n.d. mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 120 mm; **Reglajes:** tres vías; **Suspensión tras./ Recorrido:** Monoamortiguador / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Freno del.:** 2 discos de 290 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 230 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/60-17". Llanta 6,00"; **Medidas:** Cap. Depósito: 16 l; **Peso en seco:** 142 kg; **Dist. entre ejes:** 1.400 mm; **Altura asiento:** 820 mm.

El motor de 890 cc ha sido renovado y potenciado con la llegada de piezas más ligeras en el grupo alternativo, una mayor relación de compresión y mayores mariposas de admisión, que han elevado el régimen y la potencia hasta los 135 CV.

El chasis es ahora regulable en sus cotas de dirección y dispone de una ergonomía igualmente ajustable, manteniendo su estructura multitubular de acero y el basculante de doble brazo.

La carrocería incluye alas aerodinámicas en el carenado delantero y tiene el depósito de gasolina desplazado a la zona por debajo del asiento, con la caja de aire ocupando su lugar habitual.

Las suspensiones son WP de competición, como el equipo de frenos Brembo similar a los empleados en las Moto2. Las llantas Dymag de aluminio forjado son muy ligeras y permiten emplear neumáticos traseros de 180 o 200 mm de anchura.

Una vez que el motor cobra vida, necesitas unos momentos de familiarización con la botonera de la piña izquierda, porque los interruptores no están etiquetados. Mientras, el escape de titanio Akrapovic, apenas silenciado, llena el pitlane con un sonido de carreras. Para las pistas que tengan limitaciones de ruido, hay un tapón, e incluso un escape de 98 dbA. Todo es de carreras, hasta el cambio con la primera hacia arriba con asistente. El cuadro incluye GPS y registrador de datos, además de la información del ajuste de las nuevas ayudas de 2024. El control de tracción sensible a la inclinación tiene nueve niveles y se puede desconectar y también incluye de wheelie. Como no podía ser de otra manera, la moto estaba calzada con neumáticos slicks, unos Pirelli previamente calentados.

Inmediatamente sientes la ligereza de la RC 8C, y también tiene una amplia gama de par, especialmente en su modo más suave, que te permite conducir en ese régimen medio sin tener que estar cambiando a alto régimen, cuando el motor es más brusco, que es precisamente donde sientes la diferencia del nuevo motor, que revoluciona más y tiene un extra de potencia. Ahora puedes tener las marchas más tiempo, revolucionar el motor más alto, y en las secciones abiertas del circuito es claramente más rápida. Los dos mapas son similares una vez que el acelerador está abierto más del 30 %. En cualquier caso, puedes pilotar en el rango medio cuando estás aprendiéndote un circuito o cansado al final de la jornada

El chasis, creado por Marcus Krämer, tiene el depósito de combustible donde esperarías encontrar el subchasis trasero y la caja de aire donde normalmente estaría el tanque. El bastidor es ajustable tanto en la geometría de dirección como en la posición del piloto. Se cambia la altura del asiento, la conducción, la posición de las barras e incluso el punto de mordida de la maneta de freno. Estas especificaciones realmente "Ready to Race" incluyen pinzas Brembo Stylema y discos de 290 mm. Tienen un diámetro más pequeño que muchas motos de carretera ya que sólo tienen que detener 142 kg en seco, y realmente se encuentran entre los frenos más potentes que he probado. Las ligeras llantas de aluminio forjado Dymag y los slicks Pirelli vienen de serie junto con una carrocería de fibra de vidrio ligera, utilizada en lugar de la de fibra de carbono porque es más barata de reemplazar.

Es una moto ligera pero también espaciosa, con suficiente espacio entre los estribos y el asiento para evitar que se agarroten las rodillas y una pantalla lo suficientemente alta como para esconderse detrás. El "cockpit" es más espacioso que el de una supersport 600 e incluso que el de algunas superbike. Se trata de una moto que es 30 kg más ligera que la Yamaha GYTR R6 lista para carreras, y alrededor de 50 kg que una Panigale V2 legal para carretera. En marcha sientes inmediatamente esa ligereza, aumentada por los discos de reducido tamaño y las llantas ligeras que minimizan tanto la masa no suspendida como la inercia de dirección, y ayudan a que la moto sea más manejable que cualquiera de carretera homologada. Hasta que calibras su velocidad de giro, es

Rivales

Kramer GP2 890R
890 cc / 130 CV / 140 kg / 31.990 €

Triumph Daytona Moto2 765
765 cc / 128 CV / n d. kg / 17.500 €

Yamaha YZR-R6 GYTR
599 cc / 118 CV / 160 kg / 19.649 €

Con 142 kilos de peso y 135 CV de potencia la KTM RC 8C es una deportiva ágil y potente capaz de impresionar a cualquiera, con un rendimiento superior a muchas motos de circuito.

muy fácil girar demasiado pronto hacia el vértice de la curva. Lo bueno, es que es tan estable en curvas rápidas como las motos más pesadas, y mucho más precisa. Las alas aerodinámicas probablemente contribuyen a ello, como el amortiguador de dirección ajustable Hyper Pro. A pesar de mis esfuerzos por desestabilizarla con mis torpes cambios de peso, no pude provocar un momento de protesta del chasis.

La primera generación de la RC 8C no venía con ayudas, pero ahora tiene control de tracción sensible a la inclinación con un ajuste para mojado optimizado para neumáticos de lluvia y otro diseñado para neumáticos slick. También tienes la opción de desconectarlo. Con sólo 135 CV y un chasis que te proporciona tanta sensación y agarre, el control de tracción es una ventaja más que una necesidad. Sin embargo, lo

LA NUEVA RC-8C ES MÁS EFECTIVA POR EL AUMENTO DE LA POTENCIA Y DE LA ASISTENCIA

puedes activar para ajustar su nivel de intervención a las necesidades de los neumáticos desgastados. El control de wheelie no es ajustable, sólo se active o se apaga, pero en las ondulaciones de Portimao, con un rueda delantera que quería levantarse en los cambios de rasante de la pista, interviene, suave y gradualmente.

Como es de esperar con su precio, los niveles de acabado y los componentes son de la mayor calidad. La pantalla TFT de 5" tiene una función de grabación de datos y GPS integrada, se muestra el tiempo por vuelta y el de los diferentes sectores del circuito, y la velocidad, las trazadas, los tiempos de vuelta, la apertura del acelerador y otros datos del motor se registran para poder analizarlos más tarde. Está repleta de detalles como sus tornillos de drenaje de aceite y combustible, asegurados con alambre, al igual que el filtro de aceite o los pernos de las pinzas. Incluye protecciones en los ejes, el chasis, el depósito combustible. Incluso el basculante tiene pequeñas placas protectoras detrás de los estribos de carreras para que estos no se claven en él en caso de caída. Los topes de dirección de goma evitan que el chasis se dañe si se gira por complete de golpe, la palanca de freno tiene protector, y hay incluso una luz de lluvia en el colín.

Al depósito se accede por la parte trasera a través una tapa situada donde estaría un asiento de pasajero convencional. Hay un tapón de vaciado en la parte inferior para vaciarlo por completo y medir la cantidad exacta que tiene antes de cada carrera. **M**

Conclusión

La RC 8C frena, gira y acelera como una moto de carreras de fábrica, sencillamente porque es lo que es en realidad, una con la que estaríamos encantados de competir directamente desde que sale de la caja. La dirección es ligera y precisa, puedes aplicar la potencia increíblemente temprano, y la velocidad en las curvas y los ángulos de inclinación que puede alcanzar son impresionantes. Afortunadamente, no requiere las habilidades de un piloto de MotoGP, es fácil de conducir, tiene un chasis indulgente, una entrega de potencia fácil de entender y mucho par en los regímenes medios. La versión de este año tiene la seguridad adicional de las ayudas sensibles a la inclinación, y una posición de conducción relativamente amplia significa que puede encajar con tamaños dispares. A los más radicales les va a encantar el aumento de régimen y potencia, sobre todo en los circuitos rápidos donde con la moto antigua tenían más limitaciones. Además, pueden jugar con los ajustes del chasis para crear una moto que cumpla con sus demandas específicas. Su precio de 41.499 € equivale a decir que es una moto sólo para ricos o personas extremadamente comprometidos con ella y con su producción limitada. KTM ya ha anunciado su próxima 990 RC R de supersport para el próximo año. La RC 8C nos da una pista de lo que podemos esperar de la primera moto deportiva de KTM en muchos años.

LS2

-20%
EN CASCOS

¡CONDUCE SEGURO CON LS2!

GANA
UNA MOTO 125 cc

PARTICIPA EN
NUESTRO SORTEO

promoción válida desde el 01/06/24 al 31/07/24. Ver bases y condiciones en LS2helmets.com/sorteos/conduce-seguro-con-ls2

ZERO DS

ZERO HA AMPLIADO LAS POSIBILIDADES DE MERCADO DE TODA SU GAMA DE ALTAS PRESTACIONES CON NUEVAS VERSIONES A1 PARA TODOS AQUELLOS QUE CON EL CARNET B QUIEREN DISFRUTAR DE UN VEHÍCULO RÁPIDO, LIGERO, Y EN ESTE CASO SIN EMISIONES Y CON UN GASTO MÍNIMO DE MANTENIMIENTO.

TEXTO: **DAVID REMÓN.** FOTOS: **ZERO.**

En una moto dotada de un motor convencional, crear versiones con diferente potencia es relativamente sencillo, la prueba la tenemos en la amplia oferta de modelos limitables a la categoría A2. Sin embargo, hacerlo en un vehículo eléctrico es todavía más sencillo, ya que la gestión del motor es completamente electrónica. Es el gestor el que decide cuanta energía de la batería pasa al motor, y para regular la potencia, únicamente hay que trabajar en él. Zero plantea la DS como su versión para el carnet A1, pero en realidad estamos hablando de la misma moto válida para el A2. Un cliente con el carné A1 que pretenda dar el paso al A2 con esta Zero DS, ya cuenta con una excelente base. Hay que tener en cuenta además que la homologación de los vehículos eléctricos se basan en la potencia nominal, aquella que pueden entregar de manera constante, en principio la que asegura que sus componentes ni se sobrecalientan ni sufren daños. La versión A2 de la DS alcanza los 28 kW (38 CV), pero pueden desarrollar picos de potencia de 52 kW (70 CV), sin contar la abrumadora entrega de par motor con sus 170 Nm para esta trail. En el caso de la DS estos valores se han reducido a una potencia pico de 45 kW (60 CV) a 3.650 rpm, una potencia nominal de:11 kW (15 CV) a 3.800 rpm, y un par de 132 Nm. Es decir, mantienes los 11 kW a velocidad constante, pero aceleras con cuatro veces más.

Las ventajas de esta moto no se resumen en el tema energético. Para muchos el hecho de volver a pasar por el martirio de examinarse para sacarse el carné A2 puede ser determinante para optar por ella, sobre todo teniendo en cuenta sus prestaciones reales.

TRAIL SORPRENDENTE

La Zero DS es una moto en la que circulando lo que te sorprende es que se muestra

ZERO DSR

La pantalla puede regularse manualmente con facilidad mientras el cuadro es el mismo de otros modelos. El manillar está elevado y la llave sigue siendo la de toda la vida, no una electrónica. El amortiguador tiene un pomo de regulación remota.

súper aplomada, va sobre raíles. Respecto a la S de estilo naked es verdad que hay más volumen, pero las geometrías más conservadoras logran que la estabilidad sea ejemplar, con mucho más control sobre las inercias del conjunto. La autonomía declarada en ciudad es de 249 km y en vías rápidas de 161 km. La protección aerodinámica es mejor que en algunas famosas trail del mercado, con la posibilidad de regular la cúpula, y con una gran guantera en el lugar habitual de depósito de gasolina para albergar voluminosos objetos, pero sin llegar tampoco a un casco jet. Las suspensiones son de Showa y se comportan muy bien, al igual que los frenos firmados por el fabricante español J.Juan que vienen con el soporte Bosch en su desarrollo, como en la S. De serie tanto esta como la naked equipan cinco modos de conducción: Rain, Eco, Standar, Sport y Canyon, este último configurable a gusto del consumidor. Alteran la respuesta del mando del gas, el control de tracción, el ABS y la retención del motor, que es la responsable de aportar recarga a la batería.

Si estás acostumbrado a probar motos de este estilo con motor térmico, te sorprende muy gratamente la calidad de los componentes y la comodidad. Realizar largos viajes siempre estará condicionado a la autonomía de la batería, no a la del conductor...

El principal problema de estas motos es que con un precio de 18.710 € se sigue encontrando en un terreno prohibitivo para muchos posibles clientes que quieren una moto del segmento A1. Lo que disfrutas con la Zero en cuanto a comportamiento dinámico es lo mismo que ya tenemos con motores de combustión, pero no en formato eléctrico. Es una moto muy superior a lo que el mercado ofrece. Si buscas silencio, la suavidad, bajo mantenimiento mecánico y de una transmisión por correa dentada, tendrás que enfrentarte también a la pega del elevado precio, peso, el inconveniente del tiempo de la carga y algunos detalles como la dependencia sobre tu terminal móvil para la configuración de la moto. También que no tenga freno de mano de serie para aparcarla. Son cosas de la exclusividad. **M**

Técnica

Precio: 18.710 €; **Motor:** Asíncromo de imán permanente; **Refrigeración:** Por aire; **Situación:** Chasis; **Voltaje:** 102 V; **Potencia máx. dec.:** 45 kW (60 CV) a 3.650 rpm; **Potencia nominal dec.:** 11 kW (15 CV) a 3.800 rpm; **Par máx. dec.:** 132 Nm; **Alimentación:** Una Batería de 14,4 kW/h; **Modos de conducción:** 5; **Ayudas electrónicas:** TC.; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 25°/ 100 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 47 mm / 190 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./ Recorrido:** Monoamortiguador / 190 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 265 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** CBS / No; **Rueda del.:** 120/70-19". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 170/60-17". Llanta 4,50"; **Tipo conexión:** Schuko; **Tiempo recarga 100 %:** 4,5 h / 1,8 h; **Tiempo recarga 95 %:** 4,0 h / 1,3 h; **Autonomía:** Ciudad: 230 km; **A 80 km/h:** 170 km; **A 113 km/h:** 160 km; **Medidas:** Peso lleno: 239 kg; **Dist. entre ejes:** 1.525 mm; **Altura asiento:** 828 mm.

Una historia de **pasión y tradición**

Desde 3.199 €

Lambretta

5 Años de garantía y seguro gratis

¡Descubre más!

SHOEI

ZERO S

LA MOVILIDAD ELÉCTRICA SIGUE EN AUMENTO, TANTO EN LAS DOS COMO DE LAS CUATRO RUEDAS, COMO DEMUESTRA ZERO CON LA AMPLIACIÓN A LA CATEGORÍA A1 DE SUS MOTOS MÁS POTENTES, COMO LA SR, QUE PASA A DENOMINARSE S .

TEXTO: **DAVID REMÓN.** FOTOS: **ZERO.**

Son obvias las ventajas de una motocicleta eléctrica, pero permitidme que las destaque para entender por qué crece el mercado y cómo la nueva gama de motocicletas Zero puede ser muy interesante para aquellos poseedores del carné A2.

Está claro que una moto eléctrica el solo hecho de que tengas ayudas estatales para su adquisición, cuando las hay, ya es un argumento interesante. Pero en el caso de Zero ya os adelanto que no se puede acogerse a las subvenciones porque supera el precio estipulado por el Gobierno. En segundo lugar, además de las nulas emisiones, se suma las fluctuaciones de la gasolina en el mercado energético que el usuario de Zero no sufre. Será el eléctrico el que le afectará, pero actualmente la competencia entre compañías, brinda buenas ofertas a los domicilios particulares e incluso en forma de placas solares, de manera que los gastos siempre son más previsibles.

Por último, el tema del mantenimiento. Si no fuera porque existen componentes comunes con las motos de gasolina como neumáticos, frenos o suspensiones, las revisiones serían todavía más rápidas de lo que lo son: aproximadamente una hora y media. Cada año se han de controlar estas motos, sin olvidar que las baterías, junto a los componentes principales, están garantizadas por 5 años o 100.000 kilómetros, independientemente de la carga a las que se les someta en la vida de la moto, rápida o dulce en el domicilio.

FIEL A SUS ORÍGENES

De toda la gama Zero, la SR sigue siendo la opción más compacta y ligera con sus 223 kg. Sí que es verdad que está la gama FX y FXE, pero juegan en otra liga por prestaciones, masa y precio: son las más demandadas por las flotas para servicios como la policía local de muchos municipios españoles. La gama S por volumen es la

El chasis multitubular de acero tiene una estructura de tipo cajón, con la batería ocupando todo el espacio central junto a los elementos electrónicos y el motor coaxial con el basculante.

El cuadro permite una configuración total de todos los parámetros por medio de una App propia de la firma a la que se accede por medio del teléfono móvil.

La S comparte la parte ciclo con la SR de potencia libre, por lo que sus componentes en frenos, suspensiones y neumáticos están más que sobredimensionados.

El motor denominado Z-Force tiene una potencia nominal en la S de 11 kW, pero en aceleraciones es capaz de llegar a los 45 kW ya que su limitación es electrónica.

El cuadro digital es el mismo del resto de la gama, con la posibilidad de regular cualquier parámetro. Las rueda delantera es de medida 120/70-17" con dos discos de freno. Hay posibilidad de emplear dos cargadores de distinta velocidad.

Técnica

Precio: 18.690 €; Motor: Asíncromo de imán permanente; Refrigeración: Por aire; Situación: Chasis; Voltaje: 102 V; Potencia máx. dec.: 45 kW (60 CV) a 3.650 rpm; Potencia nominal dec.:11 kW (15 CV) a 3.800 rpm; Par máx. dec.: 132 Nm; Alimentación: Una Batería de 12,6 kW/h; Modos de conducción: 5; Ayudas electrónicas: TC.; Transmisión sec.: Correa; Chasis: Tubular de acero; Basculante: Doble brazo de aluminio; Geometría: 24,5°/ 94 mm; Suspensión del.: Horquilla invertida; Diámetro barras/ Recorrido: 43 mm / 120 mm; Reglajes: Tres vías; Suspensión tras./Recorrido: Monoamortiguador / 140 mm; Reglajes: Tres vías; Freno del.: 2 discos de 320 mm; Pinzas: 4 pistones; Freno tras.: Un disco de 240 mm; Pinza: Un pistón; ABS Tipo / Desconec.: CBS / No; Rueda del.: 120/70-17". Llanta 3,50"; Rueda tras.: 180/55-17". Llanta 4,50"; Tipo conexión: Schuko; Tiempo recarga 100 %: 4,5 h / 1,8 h; Tiempo recarga 95 %: 4,0 h / 1,3 h; Autonomía: Ciudad: 250 km; A 80 km/h: 178 km; A 113 km/h: 160 km; Medidas: Peso lleno: 223 kg; Dist. entre ejes: 1.450 mm; Altura asiento: 787 mm.

que mejor se mueve por el medio urbano y la versión A1 anuncia 253 km de autonomía, mientras que por vías rápidas por encima de los 110 km/h de media se queda en los 164 km. Con 153 km/h de velocidad punta, no es tanto lo que alcanza si no como lo hace, puesto que su aceleración es fulgurante por el valor de par motor instantáneo de los motores eléctricos, con una impresionante cifra de 140 Nm para una moto del A2...

El motor es de nueva generación, el cual comparte también con la trail DSR, el Z Force 75-10 que se combinan también con renovadas baterías de última hornada Z-Force de 15,6 kWh, que vienen con un cargador integrado en la moto de 3,3 kW que en 4,4 h están a tope. Si se quiere recortar tiempo de carga a 1,9 h. con el Rapid Charger de 6 kW es posible, con la buena nueva que ahora de los 4.500€ que cuesta este extra, con la campaña "Maximize your Ride", te lo llevas por tan sólo 350€...

Encima de la SR te sientes muy cómodo. La ergonomía con los años la han ido mejorando, lo mismo que los componentes que aporta que convencen, no tanto las piñas de conmutadores que son pobres, de tacto y presentación. Me sorprende que, siendo tan tecnológica Zero, donde la App de la marca es la única manera de configurar muchos de los parámetros de la moto, siga empleando una llave de contacto convencional, incluso para acceder a su guantera con capacidad para muchas cosas menos para un casco, ni tan solo jet.

Los americanos de Zero ya crean motos que, a pesar de la tara, la parte ciclo está en consonancia con lo que se espera de una moto de esta tarifa. Es una moto divertida aun con su elevada tara y como la parte ciclo es de calidad, te diviertes fácilmente con ella, aunque el respeto frente a sus inercias siempre exista. Si te animas demasiado, su horquilla BPF de Showa reclama ajustes, al igual que el amortiguador trasero, porque si no la moto se mueve más de los esperado en el centro de la curva o saliendo de ella. Pero la suerte es que estas suspensiones se calibran en todo, precarga de muelle así como compresión y extensión de hidráulicos. **M**

Wunderlich®

¡DESCÚBRALOS!

Nuestras innovadores soluciones en cuanto a sistemas modulares de equipaje le convencerán. A modo de ejemplo, los diseñados para BMW R 1300 GS Triple Black: las maletas Wunderlich EXTREME y las bolsas superiores BagPacker II.

Made to last.
Hechos para durar.

CARGAR EL EQUIPAJE ES SENCILLO CON LOS SISTEMAS DE EQUIPAJE WUNDERLICH.

WWW.WUNDERLICH.ES

MOTOREX Oil of Switzerland

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Category: Accessoires/Customisation

WWW.WUNDERLICH.ES

Mondial

FB MONDIAL PIEGA 452

LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN Y SU AGRESIVO DISEÑO YA NOS AVANZA POR DÓNDE VAN LOS TIROS. ESTA MONDIAL NO PRETENDE SER UNA NAKED MEDIA MÁS, SINO QUE BUSCA ESE ADN DEPORTIVO QUE SIEMPRE HA INSPIRADO UNA MARCA QUE GANÓ LOS TRES PRIMEROS TÍTULOS DEL MUNDIAL DE 125 CC.

TEXTO: **CHECHU LÁZARO.** FOTOS: **FB MONDIAL.**

La histórica firma italiana renació de sus cenizas en el año 2015, cuando fue adquirida por Pelpi International, y comenzó un lento y constante renacimiento hasta nuestros días. El compromiso fue presentar un nuevo modelo al año y se está cumpliendo. En cuanto a las ventas, se han superado las 100.000 unidades en esta última década, unos números inimaginables cuando se reflotó el proyecto. En nuestro país, la marca estrena importador exclusivo de la mano del Grupo Moteo, uno de los grandes distribuidores europeos con presencia en gran parte del continente y aterriza ahora en nuestro país, con dos marcas icónicas como FB Mondial y Lambretta.

La marca originaria de Milán ha encontrado ya una cierta estabilidad en esta nueva etapa y cuenta ya con siete modelos en su catálogo. Se ha especializado en motos de marchas de 125 con mucha personalidad, aunque también tiene un scooter y ha hecho alguna que otra incursión en el carnet A2., como es esta Mondial Piega 452, la moto de mayor cilindrada de su nómina actual.

La denominación Piega es ya una clásica en esta marca septuagenaria. En los albores del siglo XXI, en uno de los intentos por reflotar la marca, se presentó una superbike con motor de la VTR 1000 y precio prohibitivo, que hoy es casi una pieza de coleccionista. No triunfó aquel intento de convertir Mondial en una especie de Bimota; pero ese apellido Piega se recuperó en esta nueva era, con una agresiva naked de 125 cc, que ahora aumenta de tamaño y prestaciones con está singular Piega 452.

NAKED SPORT

No sabemos si nos llaman más la atención las líneas angulosas de su carenado, los dos pedazos de alerones delanteros, el basculante monobrazo o esa tapa en el eje trasero que simula una rueda lenticular. La moto te entra por los ojos y ahí también se ve el diseño italiano del que hace gala, porque la fabricación se hace en China y el motor, en concreto, es de origen CFMoto.

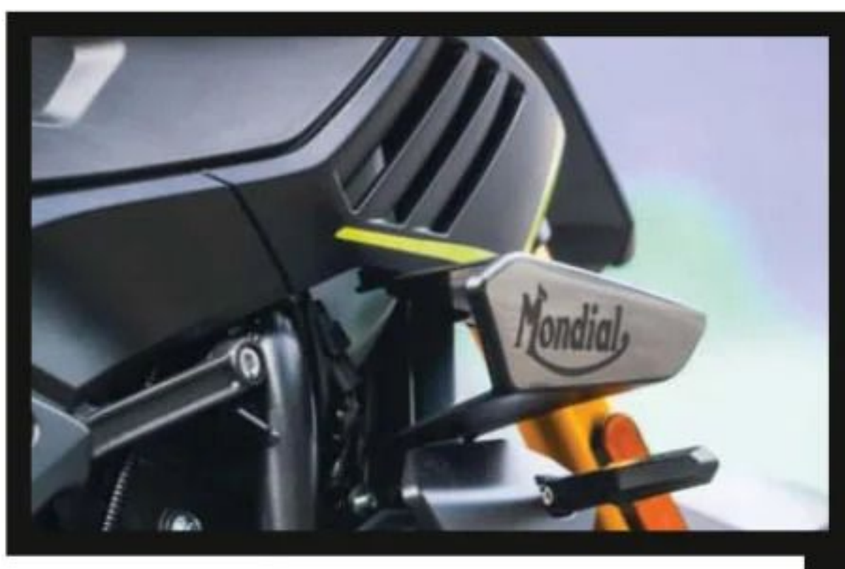
Lo primero que sorprende cuando te subes es lo mucho que suena una vez la arrancas, proveniente de una doble salida de escape, cómo no, muy llamativa. La moto es de talla baja y ligera, justo lo que esperas. Pero lo que más llama la atención es lo cortita entre ejes que es, lo que facilita y mucho su agilidad y maniobrabilidad.

¡Con alerones! Y no son pequeños precisamente. No me quedó muy clara su utilidad, pero son pintones y van muy acorde con ese afilado carenado que va desde el radiador a la quilla.

Todo el sistema de iluminación es de tipo LED y muy minimalista. Tanto que a veces cuesta ver los pilotos traseros en la frenada. El faro afilado delantero con doble óptica es una de sus señas de identidad.

Otra de sus señas de identidad es el espectacular basculante monobrazo y la placa en la llanta trasera. La distancia entre ejes (sólo 1.355 mm) hacen que sea una moto súper ágil y maniobrable; y muy sencilla de utilizar.

El bicilíndrico en línea se sitúa al límite del carnet A2 y equipa dos modos de conducción, el estándar y el racing, que desconecta el control de tracción y el ABS. Además, cuenta con embrague antirrebote.



El cuadro de instrumentos es una pantalla TFT a todo color y de fácil lectura. Al menú se accede de manera muy intuitiva desde los botones de la piña retroiluminada.

En cambio, la postura de conducción es mucho más natural de lo que podría parecer, lo único que tuve la sensación de que la palanca del selector de cambios estaba un poco alejada del estribo. Por lo demás, la ergonomía estaba muy conseguida y el confort en marcha, acorde con lo que esperas de una naked.

El motor es muy alegre en el primer golpe de gas y estira lo suficiente para encontrar el máximo de su potencia en la parte alta del cuentavueltas. Me sorprendió porque esperaba un cambio mucho más corto, pero cuesta apurar hasta el corte de encendido. En el tramo que hicimos en autopista, pude comprobar que corre bastante más de lo suficiente, sin tener la sensación de que el motor vaya ahogado.

Pero lo mejor de esta moto lo aportó en la parte más revirada, por las carreteras secundarias del norte de Portugal, por donde transitó la presentación. Si hay una palabra que define a la Piega 452 esa es diversión. Te puedes divertir y mucho con una moto de 46 CV. Es más, todo es tan fácil a sus mandos que te inspira mucha confianza en la entrada de las curvas y en el interior la moto 'piega' (perdón el chiste). Sólo me faltó un poco más de mordiente en el freno delantero, demasiado esponjoso, a pesar de llevar una bomba radial firmada por Brembo; y las suspensiones también me parecieron un poco duras para el tráfico roto, pero todo esto se olvida en marcha. Y la mejor prueba es la sonrisa con la que tanto mis colegas de presentación como yo nos bajamos de esta naked. **M**

Técnica

Precio: 5.999 €; Motor: 2 cil. en línea. Refr. líquida; Distribución: DOHC 8 V; Diámetro x carrera: 72 x 55,2 mm; Cilindrada: 449,5 cc; Compresión: 11,5:1; Potencia máx. dec.: 34,2 kW (45,9 CV) a 10.000 rpm; Par máx. dec.: 39,1 Nm a 6.500 rpm; Alimentación: Inyección electrónica Modos de conducción: 2; Ayudas electrónicas: TC; Acc. Embrague: Cable; Cambio: 6 relaciones; Transmisión sec.: Cadena; Chasis: Tubular; Basculante: Monobrazo de aluminio; Geometría: N.d. Suspensión del.: Horquilla Invertida; Diámetro barras/ Recorrido: 41 mm / 120 mm; Reglajes: No tiene; Suspensión tras./Recorrido: Un amortiguador / 120 mm; Reglajes: No tiene; Freno del.: Un disco de 320 mm; Pinzas: 4 pistones; Freno tras.: Un disco de 240 mm; Pinza: 2 pistones; ABS Tipo / Desconec.: Estándar/ Sí; Rueda del.: 120/70-17". 3,50''; Rueda tras.: 160/60-17". 5,00'' Cap. Depósito: 10 l; Peso vacío: 177 kg; Dist. entre ejes: 1.355 mm; Altura asiento: 820 mm

Conclusión

La Mondial Piega 452 está enfocada para los usuarios del carnet A2 y es una de esas 'motoescuelas' con mucho picante. Una naked de diseño rompedor, mecánica sencilla y facilidad de uso. Con un precio muy ajustado y una promoción muy jugosa con la que se presenta el Grupo Moteo en España, ya que a los 5.999 euros hay que sumarle cinco años de garantía y seguro gratuito el primer año para mayores de 25.

RIDE AMAZING

NUEVO CASCO SCORPION

EXO-TECH EVO PRO

CALOTA EN FIBRAS TCT ULTRA
CONFORT INIGUALADO
DOBLE HOMOLOGACIÓN P/J
VISERA SOLAR INTEGRADA
VISERA PINLOCK ANTIVAHO
MECANISMO FLIP-BACK *(EN CASCO MODULAR LA MENTONERA BASCULA HASTA LA PARTE TRASERA DEL CASCO)*

SCORPION EXO

www.scorpionsports.eu

LAMBRETTA X300 SR

ESTAMPA DE UNA ITALIA DE POSTGUERRA Y DEL MOVIMIENTO 'MOD' DEL LONDRES DE LOS SESENTA, LA RENACIDA LAMBRETTA TIENE EN LA SERIE X A SUS MODELOS DE CORTE MÁS DEPORTIVO Y A ESTE 'TRESCIENTOS' COMO EL MÁS GRANDE DE LA GAMA.

TEXTO: **CHECHU LÁZARO.** FOTOS: **LAMBRETTA.**

La icónica firma italiana, resucitada por última vez en 2017, busca su lugar en el mercado en pleno siglo XXI. Y lo quiere hacer manteniendo la misma idiosincrasia con la que nació en 1946, en la fábrica de Ferdinando Innocenti, situada junto al río milanés de Lambro, del que recibió su nombre. La marca no renuncia a esa herencia de scooter de culto, pero quiere mirar a un futuro esperanzador con una gama de scooter neo retros que incluyen tres modelos (V-Series, X-Series y G-Series) y un eléctrico por llegar (Elettra).

Este X300 SR vio la luz por primera vez en la Semana del Diseño de Milán en 2022, coincidiendo con el 75º aniversario de la marca (el primer scooter se lanzó en 1947), pero no ha sido hasta ahora cuando se ha empezado a comercializar en nuestro país, gracias al Grupo Moteo, importador exclusivo de Lambretta en España.

LA DE TODA LA VIDA

Si de algo pueden presumir las Lambretta del siglo XXI es que son reconocibles a simple vista. Esta X300 mantiene alguna de las señas de identidad que hicieron tan populares a las 'Lammys' como, por ejemplo, la suspensión delantera de doble brazo oscilante, el guardabarros fijo o toda la estructura que se une a través de una viga intermedia de acero que une el escudo con la carrocería trasera que recubre el motor, y que permite el acceso a través de los paneles laterales o cófanos. Al mismo tiempo, ese diseño clásico se combina con una estética actual y hasta cierto punto deportiva, y con algunas de las funcionalidades más actuales del segmento.

Equipa un moderno motor monocilíndrico de 275 cc de origen chino con un tacto muy agradable y que supera los 25 CV declarados. Por cierto, además de esta versión para el carnet A2, esta X-Serie también tiene su versión convalidada de 125 cc, con las mismas dimensiones. Y es que, cuando te subes a ella sientes que está hecha a medida para ti. Se la ve más compacta de lo que parece, pero tampoco es tan larga entre ejes como solían ser

300

Todo el sistema de iluminación es full LED, con un elegante faro delantero donde se puede leer el logo de la marca y un masivo faro trasero rectangular que ocupa prácticamente toda la parte posterior del cofre.

El motor de origen chino es un bloque monocilíndrico de 4T y 275 cc, con refrigeración líquida, distribución de cuatro válvulas e inyección electrónica. Alcanza una potencia máxima declarada de 25,1 CV a 8.250 rpm y un par de 24,5 Nm a 6.250 rpm.

Equipa un sistema de llave de proximidad un tanto peculiar. Ya que necesitas pulsar el mando para activar el mecanismo 'keyless', y esto hace que en ocasiones sea incómodo arrancar el scooter si haces paradas.

Las llantas de 12'' equipan un disco de 220 mm por eje y ABS doble canal. La suspensión delantera es la tradicional de Lambretta, con un doble amortiguador que hace las veces de basculante.

El cuadro de instrumentos combina por un lado la información analógica de los testigos y el cuentarrevoluciones, con una pantalla LCD con velocímetro, combustible, temperatura, cuentakilómetros parcial y total, y reloj horario

las Lambretta. El asiento está a una altura intermedia, sin ser especialmente bajo, pero apto para todas las tallas.

Una vez que la pones en marcha compruebas que está hecha para la ciudad. Es ratonera, y con sus llantas de 12 pulgadas te permiten hacer casi cualquier maniobra de manera instantánea. También es dura de suspensiones, pero a cambio aporta estabilidad en marcha y seguridad. Una sensación que también te dejan sus frenos, con un disco por eje y con ABS de doble canal que detienen el scooter sin pestañear. Sus 275 cc de cilindrada te permiten explorar fuera de los límites de las urbes. En nuestra presentación lo comprobamos en varios tramos de carretera donde el motor superaba los 130 km/h de marcador con bastante soltura y sin sentir vibración alguna.

Aunque no nos dio la sensación de que era especialmente gastona, el depósito de 7 litros no le aportará una autonomía excelsa. Y tampoco es que haya espacio suficiente bajo el asiento, ya que sólo hay hueco para un casco tipo jet. Lo compensa con la plataforma plana y un gancho portabultos que se extrae desde la parte delantera del asiento. Además de poseer una guantera de notables proporciones con toma USB. El pasajero dispone también de espacio suficiente en el asiento y cuenta con estriberas extraíbles y unas pequeñas agarraderas en la parte trasera. **M**

Técnica

Precio: 5.999 €; Motor: Monocilíndrico. Refr. líquida; Distribución: DOHC 4 V; Diámetro x carrera: N.d.; Cilindrada: 275 cc; Compresión: N.d.; Potencia máx. dec.: 8,5 kW (25,1 CV) a 8.250 rpm; Par máx. dec.: 24,5 Nm a 6.250 rpm; Alimentación: Inyección electrónica; Modos de conducción: No tiene; Ayudas electrónicas: No tiene; Embrague: Centrífugo; Cambio: Variador centrífugo; Transmisión sec.: Correa; Chasis: Tubular de acero; Basculante: Motor portante; Geometría: N.d.; Suspensión del.: Doble basculante con doble amortiguador; Diámetro barras/Recorrido: N.d.; Reglajes: No tiene; Suspensión tras./ Recorrido: Doble amortiguador / N.d.; Reglajes: No tiene; Freno del.: Un disco de 220 mm; Pinzas: 2 pistones; Freno tras.: Un disco de 220 mm; Pinza: Un pistón; ABS Tipo / Desconec.: Estándar / No; Rueda del.: 120/70-12"; Rueda tras.: 130/70-12"; Cap. Depósito: 7 l; Peso lleno: N.d.; Dist. entre ejes: 1.370 mm; Altura asiento: 790 mm.

Conclusión

A diferencia de otras marcas que se adentran en el segmento de los scooter neo retro (Vespa aparte), Lambretta tiene un legado del que presumir. Cuenta con historia, personalidad y todavía mantiene una comunidad muy entusiasta a los que la marca no debería desencantar. Este modelo es un buen ejemplo de cómo la tradición y la evolución pueden ir de la mano, con ese toque sport que tiene la serie X. Una buena opción ciudadana para usuarios del carnet A2 con un precio de gama media-alta, acompañado de la promoción propia del Grupo Moteo, que ofrece cinco años de garantía y seguro gratuito el primer año para mayores de 25.

SUPERPRUEBAS
MOTOCICLISMO
ESPECIAL
APRILIA TUAREG 660 // BMW M 1000 R // DUCATI DESERTX
DUCATI STREETFIGHTER V4 S // HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S // HONDA CB750 HORNET
HONDA XL750 TRANSALP // KAWASAKI Z650 RS
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S // SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-STROM 800DE // TRIUMPH TIGER 900 GT PRO
YAMAHA MT-10 // ZERO DSR/X
5,95 €
YA EN TU KIOSCO
www.sportlifeiberica.es

MOTO GUZZI V100 STELVIO

AMPLIANDO HORIZONTES

TRAS EL LANZAMIENTO DE LA V100 MANDELLO, MOTO GUZZI HA COMENZADO A AMPLIAR LOS MODELOS QUE COMPARTEN SU NUEVA Y ACTUALIZADA BASE MECÁNICA, CON ESTA STELVIO, LA TRAIL DE LA FAMILIA, COMO SEGUNDA PUNTA DE LANZA DE LA RENOVADA HISTORIA DE LA MARCA.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **JAIME OLIVARES.**
COLABORA: **SERGIO ROMERO.**

Moto Guzzi no ha sido a lo largo de su historia una firma que haya incidido especialmente en el segmento trai. De hecho, podría decirse que sus motos nunca estuvieron del todo a tono con las tendencias del momento. La NTX nacida en 1986 en plena efervescencia del Paris-Dakar se vio continuada con la Quota de1992, más orientada a la carretera y con la Stelvio 1200 en la misma dirección. Probablemente su última creación, la V85 TT, ha sido el modelo más apto para circular por el campo de Moto Guzzi.

La nueva Stelvio, sin embargo, viene a cubrir el hueco de las grandes trail con potencias de más de 100 CV, que en la actualidad está realmente poblado con motos de tamaño moderado de media cilindrada y otras que superan como ella el litro de cilindrada. En este sentido, hablamos de una moto de tamaño considerable, que ha pesado en nuestra báscula 255 kg con sus 21 litros de gasolina, y que se orienta más a un uso por carretera y por trazados que no sean especialmente complicados cuando salgamos de ella.

BASE COMÚN

Moto Guzzi, gracias al músculo financiero del Grupo Piaggio, ha acometido una renovación mecánica muy importante coincidiendo con el aniversario de su centenario, y la V100 es la primera moto que realmente se pone al día desde hace décadas en lo que se refiere al aspecto tecnológico. No ha habido ninguna revolución, pero el nuevo motor bautizado como "Compact Block", un V2 a 90º con el cigüeñal colocado en posición longitudinal que mantiene la esencia de la marca, es ya completamente actual. Dispone de refrigeración por agua, dos árboles de levas y cuatro válvulas en cada culata, los conductos de admisión y escape salen perpendicularmente a la marcha y el sistema de transmisión tiene una arquitectura diferente, abandonando la disposición en línea de los diferentes elementos: cigüeñal, embrague, cambio y transmisión secundaria. Es especialmente importante el nuevo diseño general del motor, con la reubicación del alternador y la admisión al centro de la V para no molestar a las piernas del conductor, el del embrague y el de la caja de cambios, colocada ahora debajo del cigüeñal. También se cuenta con un nuevo sistema de eje y cardan que, aunque no emplea doble cruceta, es muy largo para reducir las reacciones al acelerar y reducir. Podemos decir que estamos realmente ante un diseño del siglo XXI.

Respecto a la Mandello no ha habido grandes cambios en el motor más allá de los ajustes electrónicos y algunas pequeñas mejoras, como la modificación del selector del cambio y el embrague para suavizar su accionamiento, la programación del asistente de cambio, que es opcional y cuesta

La Stelvio resulta una moto cómoda y con una buena protección aerodinámica en parte debido a la colocación bastante baja del asiento y una cúpula regulable electrónicamente.

199 € extras y las modificaciones en el escape y la inyección para superar la normativa Euro 5+. Los datos de rendimiento no cambian: 84,6 kW (115 CV) a 8.700 rpm y 105 Nm a 6.750 rpm. Hay más novedades en la electrónica, con un quinto modo de motor, denominado Off Road, que se añade a los existentes Sport, Road, Touring y Rain de la Mandello. Todos ellos se pueden personalizar en la entrega de potencia, control de tracción, freno motor y actuación del ABS, que se puede desconectar, al igual que el control de tracción en el modo off road.

Las variaciones se han concentrado en la parte ciclo. El chasis no cambia en lo fundamental, pero el mutitubular de acero es un 20 % más rígido en la zona de la pipa de la dirección y en sus anclajes delanteros del motor, que ahora se sujeta en cuatro puntos, en lugar de dos. También se ha aumentado el grosor en 2 mm del cárter del eje de transmisión secundaria, como en la V100. El basculante que envuelve el cardan dispone de unas paredes de mayor espesor, y su anclaje al motor ahora es más robusto. Estos cambios llegan con la intención de aumentar la resistencia de la Stelvio frente a los golpes que puedan tener lugar en la conducción por el campo. Para ganar estabilidad en firmes irregulares, se ha abierto la dirección un grado, y ahora tiene un ángulo 25,6º, algo que también ha llevado a instalar una llanta delantera de 19" de radios para buscar una mayor elasticidad y a aumentar el recorrido de las suspensiones hasta los 170 mm en ambos trenes. La regulación tanto de la horquilla como del amortiguador son manuales, sin opción electrónica como ocurre en la Mandello. Lo que sí se ha incluido en una de las versiones es el sistema PFF, de asistencia a la conducción, que incluye un radar para avisar de posibles colisiones frontales, vehículos en el ángulo muerto de los espejos o en los cambios de carril con avisos luminosos en el cuadro y los espejos, y un control de velocidad adaptativo que mantiene la distancia con los vehículos que nos preceden.

Comunes entre los dos modelos son los frenos Brembo con ABS en curva, la pantalla TFT de 5" con conectividad con el sistema opcional MIA, la iluminación LED con luz diurna y actuación en curva y una cúpula regulable electrónicamente con un rango de 70 mm. Los alerones desplegables de la V100 que no han acabado por convencer, sí que han desaparecido.

HASTA EL INFINITO

Como en cualquier buena viajera, lo primero que se ha cuidado es la ergonomía, aunque la Stelvio no deja de ser una moto de un volumen considerable. El asiento está situado bastante bajo, a 830 mm a pesar de ser bastante mullido y cómodo. Para un uso compatible con cualquier actividad, la verdad es que la posición es bastante cómoda, aunque el manillar para algunos quedará un poco alto. Al igual que en la Mandello dispones de una cúpula regulable eléctricamente, que se acciona desde el menú correspondiente en la piña izquierda y con el cuadro de instrumentos, no tiene un mando exclusivo. En cualquier caso, es fácil entender el funcionamiento del cuadro de instrumentos, similar al de la V100. La versión que hemos probado es la más alta de la gama, dotada de radar que te permite un control de velocidad "inteligente" para evitar acercase demasiado a los vehículos que te preceden, y que te avisa de su presencia en los ángulos muertos y en los cambios de carril, que simplemente avisa.

CON POCAS MODIFICACIONES MOTO GUZZI HA CONVERTIDO LA V100 EN UN MODELO DE AVENTURA

Su motor cumple perfectamente con las expectativas que hayas puesto en él, es como si el tradicional V2 de Moto Guzzi hubiese avanzado décadas de golpe, pero manteniendo su esencia. Todos los reproches que se le podían hacer se han filtrado o han desaparecido. Tienes un ligero par de vuelco, su sonido tradicional, y un gran par desde bajo régimen en un motor que no tiene baches de potencia, una cierta inflexión

1

2

3

1.La horquilla invertida ha ganado recorrido hasta los 170 mm, mientras las llantas son ahora de radios, la delantera de 19".

2. El manillar bastante ancho y algo alto permite combinar la conducción por carretera y campo, y cuenta con protectores.

3. La pantalla puede regularse en altura de manera automática por medio de la botonera izquierda y el menú del cuadro.

4. La regulación de las suspensiones se realiza de forma manual, tanto en la horquilla como en el amortiguador.

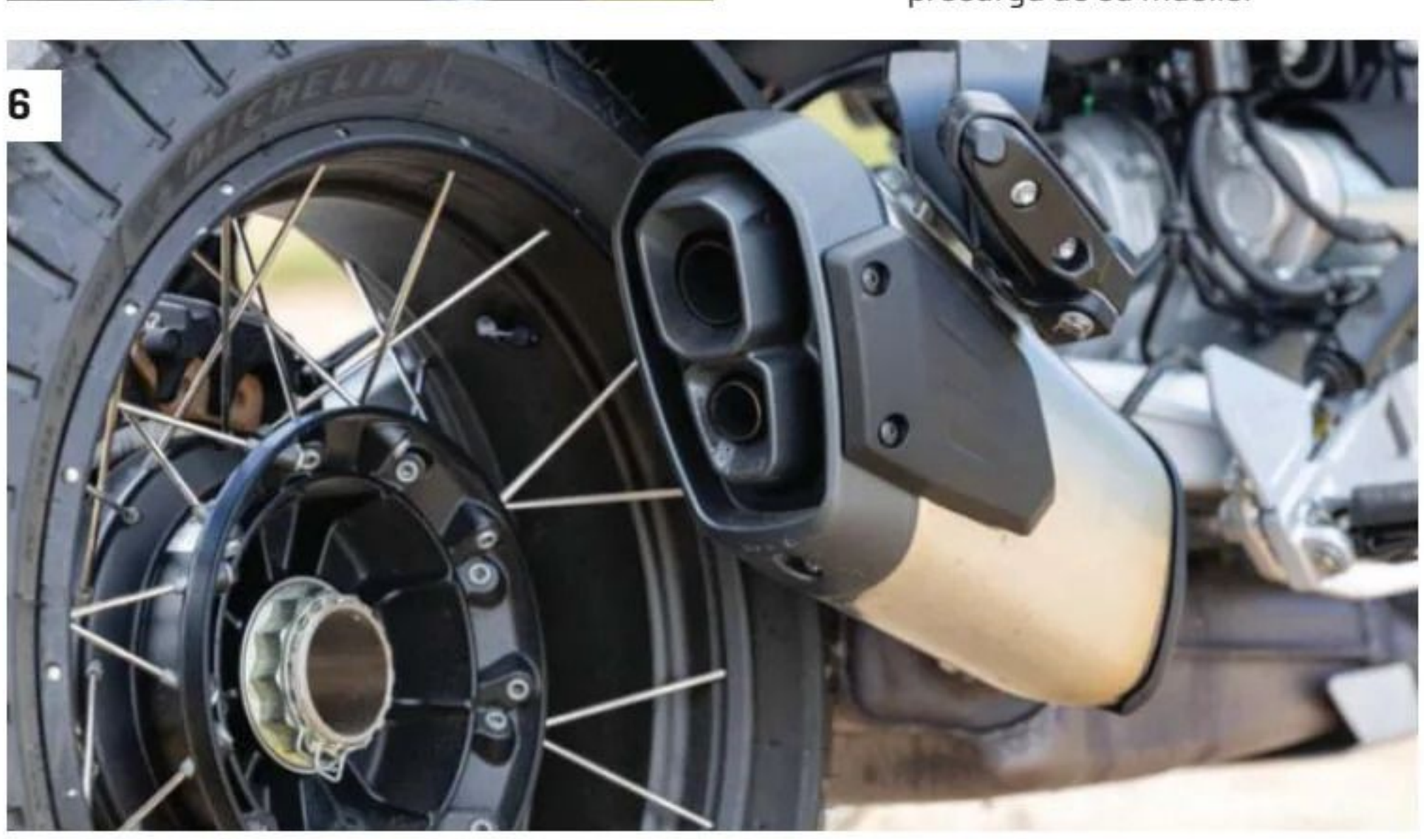
5. La presencia del radar permite incorporar en esta versión habilidades como un control de velocidad adaptativo o avisos de presencia de vehículos cerca.

6. El basculante es ahora monobrazo, con la cubierta del eje de transmisión sin juntas intermedias y un escape único.

7. El amortiguador trasero está anclado directamente al basculante y tiene un pomo para regular de manera remota la precarga de su muelle.

4

5



6

7

a medio régimen que notarás sólo si abres el acelerador a tope, aunque el acelerador electrónico consigue filtrar las indecisiones. La potencia máxima en nuestro banco en el embrague ha sido de algo más de 107 CV, que corresponde con la cifra oficial en el cigüeñal, 115 CV. No es una potencia desorbitante, pero sí en una curva plana, y ofrece prestaciones más que suficientes en un modelo destinado a viajar por cualquier lugar. Tienes varias opciones en la gestión de la apertura del acelerador, que en este caso sí que se notan claramente, incluido la intervención del control de tracción, que se puede eliminar junto al ABS trasero en el modo "off road".

Es también un motor cómodo porque las vibraciones se han eliminado casi por completo, y las que logran salir están filtradas, te queda la reacción al par de vuelco al cambiar el régimen del cigüeñal, sin el que una Moto Guzzi no lo sería. Hay también un par de puntos en que la historia se mantiene en cierta medida, relacionadas con la transmisión. El larguísimo eje de transmisión con un nuevo diseño ha hecho que casi desaparezcan las reacciones, pero el cambio, con su asistente, aunque ha mejorado con los cambios, sigue teniendo recorrido de avance.

Las V2 de Moto Guzzi siempre se han distinguido por el funcionamiento de su parte ciclo, que históricamente las ha permitido salvar sus déficits de potencia, y ahora con este punto resuelto, resulta aún más patente. La Stelvio no es una moto ligera, pesa llena de gasolina 255 kg, que es una cifra considerable, y que se dejan notar cuando estás maniobrando a baja velocidad, pero que parecen desaparecer en marcha. La conjunción de la situación del peso y el funcionamiento de chasis y suspensiones logran una gran agilidad, a la que se añade una estabilidad impecable. El mayor momento de inercia de las llantas de radios y del diámetro de la delantera la permiten seguir la trazada sin inmutarse incluso cuando pasas sobre baches. Aunque la regulación de las suspensiones no es electrónica, puedes obtener un buen compromiso manualmente. Además, el par del motor ayuda a esa sensación del control, ya que puedes variar la velocidad a tu antojo y con suavidad en la respuesta. Los frenos son tan buenos como en la Mandello.

Para viajar no tienes más que poner unas maletas para lanzarte al camino, incluso abandonando la carretera. No es una moto especialmente enfocada al campo, pero la posición de conducción con el manillar que notaban algo alto, ahora muestra su otra cara y el chasis y las suspensiones funcionan bien entre baches considerables. La mayor limitación viene de un recorrido de suspensiones de 170 mm algo limitado y una altura al suelo de menos de 200 mm. En cualquier caso, la Stelvio no es una moto tan orientada a la carretera como lo era su antecesora, sino un modelo más polivalente en cuanto a terrenos por los que transitar. A Moto Guzzi no le ha hecho falta una gran reconversión de la Mandello V100 para convertirla en una moto más apta para largos viajes, sobre todo si pasas por la tienda y la equipas como mejor te convenga. Los seguidores de la marca italiana ya tienen otra razón más para estar orgullosos. **M**

Rivales

BMW R 1300 GS
1.300 cc / 145 CV / 237 kg / 21.750 €

Harley-Davidson Pan America
1.252 cc / 150 CV / 252 kg / 20.900 €

Triumph Tiger 1200 GT Pro
1.160 cc / 150 CV /245 kg / 22.845 €

Técnica

El chasis tubular de acero deja el motor colgado y discurre por su parte superior y trasera, empleando el propulsor como un elemento resistente y dejando al cárter del cardan la función de sujetar la rueda trasera

El sistema de distribución cuenta con dos árboles de levas en cada culata, que están accionados por cadenas, con las válvulas de admisión situadas en el centro de la V y las de escape en el lado exterior.

La ergonomía cambia respecto a la V100 Mandelo con un manillar más alto y ancho y un asiento más mullido situado bastante bajo. La protección aerodinámica se asegura con una pantalla delantera regulable de manera eléctrica.

La transmisión secundaria sigue siendo por cardan, con un sistema en el que el eje está situado muy abajo y no va paralelo al eje longitudinal de la moto para poder aumentar la anchura del neumático trasero.

El motor es completamente nuevo, pero con la misma configuración clásica de cilindros en V a 90° y cigüeñal longitudinal, que tiene ahora la caja de cambios debajo y el embrague justo detrás, de manera que se ha acortado su longitud.

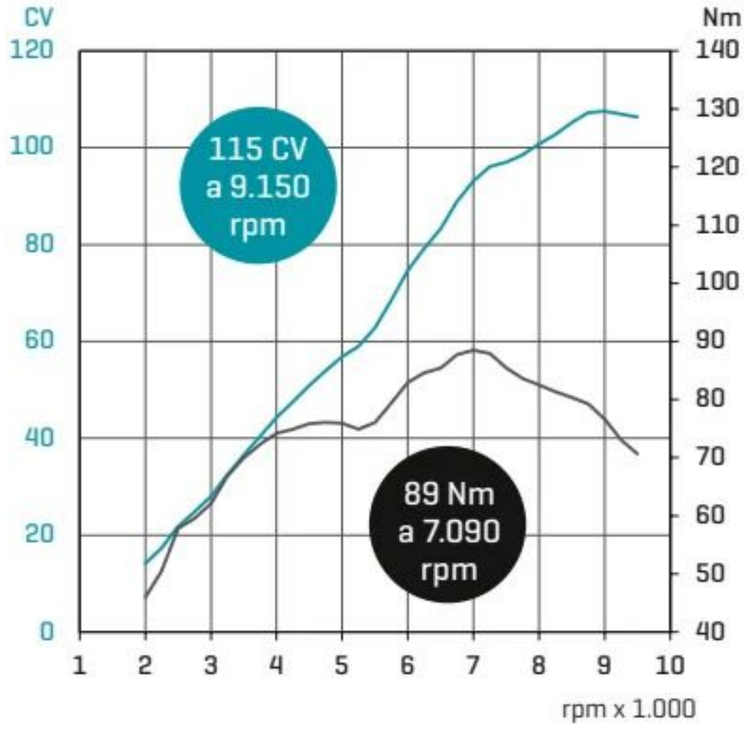
Las suspensiones tienen regulación manual con la precarga trasera con un mando hidráulico remoto. Las llantas de radios permiten el uso de neumáticos sin cámara con la delantera de 19" de diámetro.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Banco de potencia

Potencia máx. al embrague	115 CV /(79 kW) a 9.150 rpm
Par máximo	89 Nm a 7.090 rpm
Línea roja (indicada / verif.)	9.480 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	22,8 m/s
Relación peso/potencia	2,4 kg/CV
Potencia específica	104 CV/l

La curva de la Stelvio es muy parecida a la que obtuvimos sobre la V 100 Mandello, pero con algunas variaciones, tanto en los valores máximos, que son ligeramente mayores en este caso, como en la forma de la curva de par, que en la Stelvio tiene una depresión en la zona media ligeramente mayor. La parte superior de la curva se mantiene muy estable hasta el corte sobre las 9.500 rpm, y salvo ese valle en la zona media, que se ve plasmado también en la curva de potencia, es muy constante, con un valor de potencia máxima en el embrague de 108 CV justo antes de que el motor deje de respirar.



Datos oficiales

PRECIO: 17.099 €;

MOTOR

Motor	2 cil. en V de 990°. Refr. XXXXX
Distribución	DOHC X8 V
Diámetro x carrera	96,0 x 72,0 mm
Cilindrada	1.042 cc
Compresión	12,6:1
Potencia máx. dec.	85 kW (115 CV) a 8.700 rpm
Par máx. dec.	105 Nm a 6.750 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 52 mm
Modos de conducción	5
Ayudas electrónicas	TC, AC, DC, CS, CA, CC.
Acc. embrague	Hidráulico
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	9 km/h / 83 km/h
2ª	12 km/h / 113 km/h
3ª	15 km/h / 146 km/h
4ª	19 km/h / 177 km/h
5ª	21 km/h / 200 km/h
6ª	24 km/h / 227 km/h
Transmisión sec	Cardan

CHASIS

Chasis	Tubular de acero
Basculante	Monobrazo de aluminio
Geometría	25,6°/ 116 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	46 mm / 170 mm
Reglajes	Precarga y extensión electrónicas
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador lateral / 170 mm
Reglajes	Precarga y extensión
Freno del.	2 discos de 320 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 280 mm
Pinza	2 pistones
ABS Tipo / Desconec.	En curva / Sí
Rueda del.	120/70-19". Llanta 3,00"
Rueda tras	170/60-17". Llanta 4,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	21 l
Peso lleno	246 kg
Dist. entre ejes	1.520 mm
Altura asiento	830 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

Prestaciones

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	220 km/h

ACELERACIÓN

0-100 km/h	4,2 s / 70 m
0-400 m	12,1 s / 180 km/h
0-1.000 m	23,0 s / 210 km/h

RECUPERACIÓN

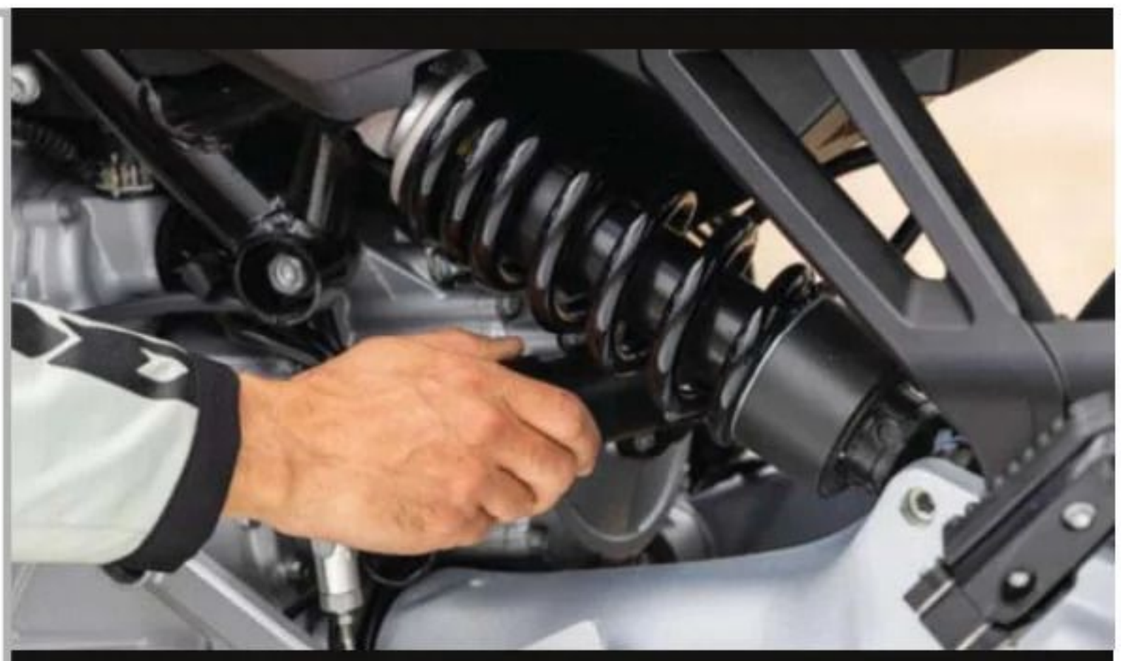
60-100 km/h	4,2 s / 101 m
60-140 km/h	9,5 s / 285 m

PESO

Peso lleno	255 kg
Reparto (lleno con piloto)	44,9 / 55,1 %

CONSUMO

Medio	5,6 l/100 km
Autonomía	375 km



Pese a que ya es algo habitual como opción, Moto Guzzi todavía no ha explorado el mundo de las suspensiones de ajuste electrónico, algo que en un modelo de esta índole no vendría mal pese a su sobreprecio. Es una moto con una buena regulación en ambos trenes, pero manual, con extensión hidráulica tanto delante como detrás, con un pomo remoto para la precarga trasera, que facilita su uso para precargar con equipaje, dos personas, o ambas situaciones. Lo que sí se han integrado en el modelo de serie son los soportes en la carrocería para instalar maletas laterales y una pantalla regulable eléctricamente que es bastante ancha y con una buena altura. Las llantas de radios permiten emplear neumáticos sin cámara, una garantía de seguridad a alta velocidad. Por otra parte, la presencia del cardan permite que te olvides de su mantenimiento. Hay disponible una buena lista de accesorios que incluye maletas laterales, baúl trasero, puños y asientos calefactables, conectividad MIA, barras de protección, o faros auxiliares.

El gran cuadro de la Stelvio se inscribe en la última generación de estos elementos, con diversas pantallas que dan acceso no sólo a la información, sino también al control de las asistencias electrónicas, y además, con gráficos para facilitar su uso. Tiene conectividad como ya es norma habitual en las motos de este nivel, y también varios modos de visualización, que incluyen el cambio del color del fondo dependiendo de la iluminación. Todas las operaciones se controlan desde las botoneras de las piñas con cuatro botones que marcan la dirección del cursor.

Conclusión

Era de esperar que tras el lanzamiento el año pasado de la V100 Mandello, Moto Guzzi ampliase los modelos con su nueva plataforma, y teniendo en cuenta que el segmento de la aventura es uno de los más demandados, la Stelvio era la moto que venía a continuación. Sin cambios radicales en su parte mecánica, se trata de una moto más alta, con una posición más erguida y un recorrido de suspensiones que aumenta el confort de marcha, pero sin que haya habido ninguna merma en la estabilidad ni en la manejabilidad. De hecho, ni siquiera en frenadas parece que esos 50 mm de más causen problemas. La Stelvio mantiene la esencia de su firma, y no sólo exteriormente con la estructura de su motor, sino también en algunos detalles de su funcionamiento, como el pulso del bicilíndrico o ese movimiento lateral ahora mucho más mitigado. Como buena Moto Guzzi es una moto de aspiraciones deportivas, especialmente cuando vas por carretera, pero ahora con la posibilidad de salir de ella para completar tu viaje. No es una enduro, pero si una moto capaz por pistas, en las que dependiendo del neumático que uses tendrás más o menos posibilidades de complicarte la vida. Es una moto con prestaciones más que suficientes, un buen equipamiento, que en esta versión incluye las opciones derivadas de la presencia del radar, y ese extra que supone la presencia del águila de la marca en depósito, más de un siglo de historia que sigue presente entre nosotros.

AIROH
STELVIO

DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO // KTM 690 SMC R

GOLPE DE ESTADO

HASTA AHORA LA CATEGORÍA DE LAS GRANDES SUPERMOTOS MONOCILÍNDRICAS ESTABA BASTANTE TRANQUILA, CON KTM COMO CASI ÚNICO PARTICIPANTE, PERO AHORA RESULTA QUE DUCATI HA DECIDIDO TAMBIÉN ENTRAR EN EL JUEGO DESAFÍANDO A LA 690 SMC R CON SU NUEVA HYPERMOTARD 698 MONO, CON LA QUE TIENE QUE REPARTIRSE UN MERCADO DE TAMAÑO REDUCIDO.

TEXTO: **F. D. / V- J, / P. B.** FOTOS: **FACT.**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:
x.com/byneontelegram
byneon
Neon147

En los últimos diez años, los que buscaban una supermoto deportiva que tuviese opciones de ser usada en carretera pública tenían poco más que el color para elegir. Estaba el naranja de la KTM (SMC R), el blanco de la Husqvarna 701 Supermoto, o, el rojo con el logotipo de GasGas en su SM 700. También la Ducati Hypermotard, pero con un concepto completamente diferente, algo que se puede extender a los modelos derivados de las Enduro de competición de hasta 450 cc. En cualquier caso, las Supermoto del Grupo Pierer dominaban una categoría, que aunque en nuestro país puede considerarse como marginal, tiene un fuerte impacto en otros mercados como el alemán, en el que la suma de estas motos se situaba en segundo lugar en las cifras de matriculaciones. Era sólo una cuestión de tiempo antes de que alguien más quisiera una parte del pastel, y este año parece que ha llegado el momento con la presentación de la Ducati Hypermotard 698 Mono.

LA DUCATI HYPERMOTAD 698 MONO JUEGA CON UN MOTOR DE ALTO RÉGIMEN Y UN GRAN EQUIPAMIENTO

VÍA PROPIA

La llegada de la Ducati convulsiona el mercado no sólo por su propia presencia, sino también por la forma en que lo hace, ya que como podía esperarse plantea una ficha técnica con mejores datos, entre los que se incluyen sobre el papel una cifra de potencia máxima de 77,5 CV, que supera ligeramente a los 75 CV de la austriaca. Sin embargo, en el banco las cosas se han mostrado mucho más ajustadas, ya que la moto Bolonia ha obtenido una cifra prácticamente idéntica a la de la KTM. El aumento de potencia se debía en gran medida un régimen máximo más elevado, a pesar de tener una ligera menor capacidad del motor, 659 cc frente a los 693 cc de la KTM. En realidad, una parte del motor de la Ducati parte del Panigale V2 bautizado como “Superquadro”, proveniente de Superbikes, del que se han tomado la cu-

Escueta pantalla de instrumentación que ofrece la información precisa. Se puede trabajar en la suspensión delantera para mejorar su rendimiento. La salida de doble escape le da un aspecto atractivo.

lata con distribución desmodrómica y una buena parte del tren alternativo, con el que casi comparte cotas, tiene una carrera ligeramente superior para ganar algo más de 16 cc.

Como no podía ser de otra manera, la distribución es desmodrómica, aprovechando el diseño de la culata de las V2, con válvulas de admisión de titanio. Sigue siendo un motor de carrera ultracorta, con cotas de 116,0 x 62,4 mm, que dan como resultado una relación de 1,86 realmente radical. Para eliminar las vibraciones inherentes a un gran monocilíndrico y además permitir aumentar el régimen sin que se destruya, se han instalado dos ejes de equilibrado, uno a cada lado del cigüeñal, que accionan la bomba de aceite y agua. El cárter se ha aligerado e integra tapas de magnesio.

El carácter más revolucionado de la Ducati se deja notar enseguida y se siente con su sonido medio tono más alto que el de la KTM a la misma velocidad. El par es menor a medio régimen y para no perder velocidad, la Hypermotard necesita altas revoluciones. Si tenemos en cuenta que el terreno preferido de una moto de este estilo son las curvas cerradas de baja velocidad, tienes que mantener el motor con una cierta alegría, y se necesita algo de concentración desde el primer metro. Además, reacciona con un ligero retraso frente a las solicitudes del acelerador, que tienes que tener en cuenta para que no se quede atrás. Esta característica se une a otras como la reticencia a arrancar y a funcionar de manera redonda en frío, al hecho de que la rueda delantera pierda contacto con el suelo con una cierta facilidad o a la frecuente oscilación vertical del tren delantero, cuando corriges la posición del acelerador al hacer algo casi obligatorio con esta moto, los wheelies. Todo apunta a que el motivo es que los mapas electrónicos tienen todavía un cierto margen de mejora.

En el caso del motor de la KTM, se notan claras diferencias respecto al de la italiana. El Ducati despierta a partir de las 4.500 rpm, pero el de la austriaca funciona correctamente 500 rpm antes. Puede parecer que son pocas, pero en realidad marcan una diferencia significativa cuando de lo que se trata es de mantener una conducción deportiva, ya que te permite trabajar con una relación de cambio más larga a la misma velocidad. Además, como tiene bastante más par a lo largo de prácticamente todo el rango de régimen y responde de manera inmediata a las solicitudes del acelerador, se trabaja con él de manera más eficiente y también con mayor facilidad. Acelera a un ritmo constante y sin agitaciones, especialmente si te acostumbras

El chasis es un tubular de acero que rodea el motor por la parte superior, con una zona trasera muy compacta al anclar el basculante por dentro. El subchasis también tubular es independiente de la estructura principal, a la que está atornillada.

La electrónica es de última generación aprovechando el trabajo implementado en las deportivas de carretera y cuenta con todo tipo de asistencias, además de modos de conducción y un asistente de cambio, que es opcional.

Las suspensiones son las típicas de las supermoto, con un largo recorrido y regulación en tres vías en ambos trenes. El amortiguador trasero está anclado en su parte inferior a un sistema de bieletas progresivo.

El motor tiene la parte superior heredada de la Panigale 1299, con una carrera ultracorta y distribución desmodrómica, al que se han incorporado dos ejes de balance y que es capaz de superar las 10.000 rpm, una cifra muy elevada para un gran monocilíndrico.

a cambiar algo por encima de las 7.000 rpm, la zona en la que logra su par máximo. En la Ducati tienes que subir otras 1.000 rpm el régimen para llegar al mismo lugar.

Los motores monocilíndricos son muy difíciles de equilibrar, sobre todo cuando trabajan a alto régimen, y los dos fabricantes lo saben. Para lograr una adecuada suavidad de marcha, algo poco compatible con su diseño, los dos cuentan con un par de ejes de equilibrado, pero no funcionan totalmente de manera suave ni con ellos. Es algo que los amantes de los motores de un cilindro ya saben, y que incluso aprecian. El habitual y para algunos placentero golpeteo a bajo régimen va dando paso a un zumbido cada vez más fuerte a medida que sube el régimen en la italiana. Mientras, en la KTM, notas unas molestas vibraciones por debajo de las 3.000 rpm. Se supone que en ambos casos se trata de algo que imprime carácter.

En la Ducati hay puntos realmente brillantes como el funcionamiento del cambio con su sistema de asistencia, que es opcional, ya que opera simplemente con una ligera presión sobre la palanca. Lo que sí viene de serie son el resto de las asistencias de conducción, que en su mayor parte son ajustables: ABS, control de tracción y de levantamiento delantero, freno motor, modos de conducción, deslizamiento lateral en frenadas traseras, etc. No falta nada. En este aspecto, la KTM no está tan dotada, ya que únicamente dispone de ABS con la opción de desactivarlo en la rueda trasera y un control de tracción que se activa o desactiva. Además, tiene dos modos de conducción, pero la verdad es que casi no se distinguen en la práctica. Incluso te encuentras con un cuadro de instrumentos de tamaño muy pequeño que tiene una información escasa y unos símbolos que cuestan descifrar como tacómetro. También dispone de serie de asistente de cambio en el interior del cárter, que funciona estupendamente y se acciona con una mínima fuerza.

BAILE RÁPIDO

También hay diferencias que se aprecian enseguida entre las dos motos en el carácter de sus suspensiones, ya que la Hypermotard tiene una horquilla que tiene un funcionamiento muy sensible y un tarado relativamente blando. Este ajuste inicial que proporciona comodidad se convierte en algo menos atractivo cuando de lo que se trata es de ir rápido, porque la parte delantera se hunde mucho en las frenadas. Al final te encuentras con un tren delantero que está trabajando frecuentemente cerca de su tope. Si

690 SMC-R

KTM

La lectura del panel de instrumentación es más bien escasa y difícil. La suspensión delantera dispone de regulación hidráulica. El único silenciador del escape, un tanto masivo, asoma por el flanco izquierdo de la moto.

Las suspensiones son WP, con una horquilla de un diámetro de barras de 48 mm de hidráulicos regulables y un amortiguador anclado sobre bieletas que tiene ajuste de tres vías con la compresión en alta y baja velocidad.

El chasis multitubular forma un cajón que envuelve lateralmente el motor y que sujeta el basculante por su parte interior. Este no es el habitual de otros de KTM fundido y con los nervios de refuerzo visibles desde el exterior.

El depósito de gasolina ha abandonado su posición habitual para desplazarse bajo el asiento, retrasando algo el peso, bajando el centro de gravedad y dejando su espacio para la caja de aire y la parte delantera del sillín.

El motor de 693 cc es compartido con el resto de la gama KTM de esa cilindrada y tiene la peculiaridad de emplear un único árbol de levas que empuja directamente las válvulas de admisión y mediante empujadores las de escape, además de integrar uno de los ejes de balance y emplear un sistema de lubricación por cárter semiseco.

Técnica

Datos oficiales

	Ducati Supermoto 698 Mono	KTM 690 SMC-R
PRECIO	12.990 €;	11.799 €;
CILINDRADA	659 cc	693 cc
POTENCIA dec.	57 kW (78 CV)	55 kW (75 CV)
VELOCIDAD máx.	205 km/h	200 km/h
PESO lleno	161 kg	162 kg

MOTOR

Motor	Un cil. vertical. Refr. Líquida	Un cil. vertical. Refr. Líquida
Distribución	DOHC 4 V	SOHC 4 V
Diámetro x carrera	116,0 x 62,4 mm	105,0 x 80,0 mm
Cilindrada	659 cc	693 cc
Compresión	13,1:1	12,7:1
Potencia máx. dec.	57 kW (78 CV) a 9.750 rpm	55 kW (75 CV) a 8.000 rpm
Par máx. dec.	63 Nm a 8.000 rpm	74 Nm a 6.500 rpm
Alimentación	Un inyector. Tobera de 62 mm	Un inyector. Tobera de 50 mm
Modos de conducción	4	2
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC	TC.
Acc. embrague	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena

CHASIS

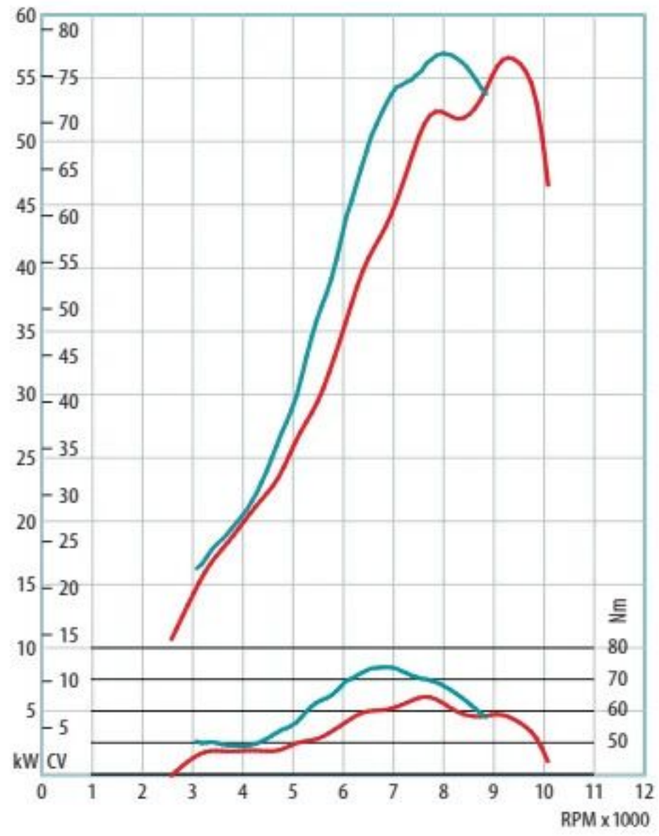
Chasis	Tubular de acero	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	26,1°/ 108 mm	26,4°/ 108 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	45 mm / 215 mm	48 mm / 215 mm
Reglajes	Tres vías	Extensión y compresión
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador / 240 mm	Monoamortiguador / 240 mm
Reglajes	Tres vías	Precarga, extensión y compresión en alta y baja.
Freno del.	Un dIsco de 320 mm	Un dIsco de 320 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 245 mm	Un disco de 240 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / Sí	En curva / Sí
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	160/60-17". Llanta 5,00"	160/60-17". Llanta 5,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	12 l	13,5 l
Peso lleno	161 kg	162 kg
Dist. entre ejes	1.443 mm	1.470 mm
Altura asiento	900 mm	900 mm

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Banco de potencia



Ducati Supermoto 698 Mono
77 CV /(57 kW) a 9.300 rpm
64 Nm a 7.600 rpm

KTM 690 SMC-R
78 CV /(57 kW) a 8.000 rpm
74 Nm a 6.900 rpm

Aunque las dos curvas de par tienen una forma parecida, la KTM tiene una joroba central mucho más elevada que permite que disponga de la misma potencia que la Ducati en algunos casos hasta 1.000 rpm antes. La potencia máxima es similar en ambos modelos, aunque la Ducati es capaz de girar más alto, pese a que sólo iguala la potencia de la SMC-R en el mismo régimen cuando la austriaca ya corta algo antes de las 9.000 rpm.

Prestaciones

	Ducati Supermoto 698 Mono	KTM 690 SMC-R
VELOCIDAD MÁXIMA		
Real	205 km/h	200 km/h
ACELERACIÓN		
0-100 km/h	4,1 s / 58 m	4,1 s / 58 m
0-400 m	12,3 s / 163 km/h	12,6 s / 160 km/h
0-1.000 m	23,9 s / 182 km/h	24,4 s / 176 km/h
RECUPERACIÓN		
60-100 km/h	5,6 s / 134 m	5,2 s / 126 m
60-140 km/h	11,9 s / 326 m	11,4 s / 312 m
RENDIMIENTO		
Régimen máximo	10.100 rpm	8.900 rpm
Velocidad lineal pistón	21,0 m/s	23,7 m/s
Relación peso/ potencia	2,1 kg/CV	2,1 kg/CV
Potencia espec	117 CV/l	112 CV/l
PESO		
Peso lleno	161 kg	162 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,5,0 / 52,5 %	48,3 / 51,7 %
CONSUMO		
Medio	4,2 l/100 km	4,4 l/100 km
Autonomía	275 km	320 km

aplicas un estilo de conducción radical de tipo "todo o nada", también te encuentras con que la parte trasera se eleva de manera frecuente y te obliga a soltar el freno delantero, lo que al final se resume en una frenada más larga. El tren delantero funciona comparado con el de la KTM de una forma también más radical. Necesita más esfuerzo, pero al mismo tiempo es más nervioso, lo que te obliga a asegurar una entrada en la curva precisa y a mantener la trazada elegida para poder dibujar una línea limpia en las curvas. Quizás jugando con el nivel de aceite y usando un poco más en la horquilla para endurecer el funcionamiento en la última parte de su recorrido, se lograría mejorar la estabilidad en las frenadas más agresivas. Además, las muñecas sufrirían menos, sobre todo cuando se frena cuesta abajo. Si el ritmo es más bajo, el comportamiento de la Ducati cambia drásticamente, y se convierte en una moto mucho más juguetona, que se mueve con un ligero impulso sobre el manillar e inclina con seguridad y de manera mucho más ágil. Tratándola con más suavidad se transformándose en la reina de las curvas, en la que además el funcionamiento de la horquilla es impecable, con una información precisa de lo que hace la rueda delantera.

La KTM es más neutra en la parte delantera. Tiene una horquilla más dura, pero como es tradicional, con un funcionamiento que no proporciona una información clara, de manera que te encuentras siempre en una zona oscura en lo que se refiere al agarre que tienes en la rueda delantera. Sin embargo, trabaja con mayor precisión cuando de lo que se trata es de frenar de manera abrupta y girar en el último momento. Esta es su mayor diferencia, porque la KTM es estable en cualquier situación y a cualquier velocidad. Influye en ello que tiene un peso colocado más abajo porque el depósito de gasolina está situado bajo el asiento y porque es una moto más larga, con una distancia entre ejes claramente mayor, pese a que disponga de una dirección con una geometría muy parecida. Este comportamiento también tiene algunas limitaciones, ya que la moto requiere un mayor esfuerzo para hacerla entrar en la curva, tiene reacciones más lentas y pesadas, lo que acaba provocando que entre y salga de las curvas de manera un poco más lenta. En el apartado de frenos, la KTM permite retrasar su punto de inicio y lograr mejores datos de distancia, pero necesita que aprietes la maneta con mayor fuerza que en la Ducati, que con dos dedos se detiene perfectamente. En cualquier caso, la capacidad de frenada de las dos motos está bien. Las dos motos pesan prácticamente lo mismo con sus depósitos llenos, hay un kilo de diferencia, 161 kg la Ducati y 162 kg la KTM. Es básicamente la capacidad de sus depósitos lo que la marca, ya que la austriaca tiene un litro y medio más en su interior. Sin embargo, al final, la autonomía de las dos motos es prácticamente la misma, así que habrá que parar en la misma gasolinera de la carretera de curvas estrechas y reviradas para las que han sido diseñadas estas motos.

Si se compara el acabado, las líneas fluidas y el equilibrio general de la KTM está bien conseguido. En general, se ve ordenada en sus formas y con cables y mangueras bien ordenados en el interior del chasis multitubular. Quizás la parte trasera más abultada por la presencia del depósito de gasolina desentona algo. En el caso de la Hypermotard, te encuentras con un pequeño depósito y una carrocería de volumen muy reducido que la hace parecer más delgada, pero también menos ordenada. Las piezas que se encuentran fuera y en los alrededores del motor no se pueden ocultar tan fácilmente. Además, el asiento sólo se puede extraer con herramientas. **M**

LA KTM ES UNA MOTO MUY EXPERIMENTADA QUE NO PIERDE FRENTE A SU RIVAL EN PRESTACIONES

Conclusión

La llegada de la Ducati Hypermotard ha acabado con la tranquilidad que reinaba en un sector monopolizado por las motos del grupo Pierer, que al final eran la misma con diferentes nombres y decoraciones para multiplicar sus puntos de venta. La Ducati ha llegado con novedades rompedoras, especialmente en su motor con distribución desmodrómica y muy equilibrado, un propulsor con una parte importante de su desarrollo proveniente del mundo de las superbikes. Es una moto tan deportiva como se espera, con un motor que funciona más alto de régimen que el de la SMC-R, pero a la que le vendría bien un último retoque a su programación electrónica. La KTM es ya una moto más que experimentada, que ha sabido combinar la radicalidad que se espera de una moto de este tipo con un uso de carretera, separándose de los modelos de competición derivados de las motos de enduro y cross. En este primer duelo no sale mal parada, aunque la llegada de la italiana ha dejado al descubierto algunos puntos que necesitan actualizarse, especialmente su implementación electrónica, que en la Hypermotard es mucho más completa y efectiva. Resulta curioso que ambas motos tengan prácticamente idénticas cifras de potencia máxima en el banco y de peso llenas en la báscula, una señal del marcaje que Ducati a sometido a KTM, que todavía mantiene una ligera ventaja de precio.

DUCATI MONSTER + // KAWASAKI Z900
KTM 990 DUKE // TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R
YAMAHA MT-09

MOVIMIENTO CONSTANTE

LAS NAKED MEDIAS DE ORIENTACIÓN DEPORTIVA HACE TIEMPO QUE AUMENTARON DE CILINDRADA Y POTENCIA PARA AUMENTAR SU EFICACIA EN ESTE TERRENO, AHORA SE RENUEVAN MEJORANDO SUS ASISTENCIAS ELECTRÓNICAS Y SU EQUIPAMIENTO AL TIEMPO QUE EVOLUCIONAN PARA CUMPLIR LOS REQUISITOS DE LA NUEVA HOMOLOGACIÓN EURO 5+.

TEXTO: **T. S. / P. B.** FOTOS: **JÖRG KÜNSTLE.**

Hasta hace poco eran motos que rozaban el litro de cilindrada eran consideradas "Big Bikes", pero el movimiento de las naked de lo que podemos considerar cilindrada media ha sido imparable desde aquella época en que tenían motores de 600 cc y normalmente cuatro cilindros. De hecho, no ya de esa generación, sino incluso de ese concepto sólo se mantiene la incombustible Kawasaki, la primera en romper la norma con su motor de 750 cc. Ahora, con la industria europea bien asentada, esos motores tetracilíndricos son la excepción, dejando paso a otros más sencillos con dos y tres cilindros, que disponen de prestaciones más que suficientes gracias al aumento de la capacidad. Hay caminos diferentes para lograr el mismo objetivo, que no es otro que la máxima diversión de conducción con un esfuerzo técnico razonable. Lo que une a este quinteto es una potencia que ronda los 125 CV, una cifra que puede llegar a ponerse en práctica en la carretera. Todas ellas comparten también detalles como neumáticos de medida 180 que favorecen la manejabilidad unidos a otros ya comunes en estos tiempos: iluminación LED, cuadros de instrumentos TFT o sistemas de asistencia electrónica en diferentes niveles.

LA MONSTER + TIENE UN CHASIS DE ALUMINIO, NO DE ACERO, PERO NO HA CAMBIADO EN SU ESENCIA

EL DISEÑO

En su depósito de gasolina el logotipo de Monster ocupa más tamaño que el de Ducati, lo que ya es una declaración de intenciones sobre la importancia de este modelo, que se ha convertido prácticamente en una marca dentro de la propia marca. Salvó la economía de Ducati con su lanzamiento en 1993, y más de tres décadas después su gama se ha reducido a un modelo: la actual Monster es su última representante superviviente. Este modelo, que mantiene su compacidad no está lejos en términos de cilindrada de la Monster

El cuadro es el habitual de la firma en su versión más simple, pero con el mismo funcionamiento de las opciones electrónicas. La doble salida del escape proporciona un sonido peculiar. El subchasis es de fibra.

original, la M 900, ya que incorpora el V2 con distribución desmodrómica accionada por correas, de 937 cc, que también impulsa la Multistrada V2, Hypermotard, Supersport y la DesertX. Junto a la base del diseño es lo que queda del modelo original, ya que hasta su chasis es una doble cuna de aluminio, y el multitubular de acero ha quedado en este modelo como patrimonio del pasado. Sin embargo, este bastidor, a nivel funcional, aunque no lo sea emocional, convence. La denominación "+" no significa más que una pequeña pantalla de plástico frente al tablero de instrumentos y una tapa sobre el asiento del pasajero, pero eleva el precio en 400 euros.

Desde que arrancas esta moto sabes que estás sobre algo especial, simplemente con el sonido que exhala por su escape doble y que gruñe desde la caja de aire, es parte del ADN de los V2 de Ducati. Empuja bien una vez que han pasado las primeras miles de vueltas, pero no es especialmente elástico. Tiene un funcionamiento más duro frente a las solicitudes del acelerador, parece con menos inercia, lo que se une a unos cilindros de carrera corta y unas grandes entradas de aire que no parecen estar optimizadas para cargas parciales. El resultado es que a 40 km/h en tercera sigue vibrando apreciablemente, mientras los pruricilíndricos de Kawasaki, Triumph o Yamaha, pueden ir en sexta a la misma velocidad sin sacudidas. En este sentido es el motor más áspero, el que más vibra. La solución es bastante sencilla, tienes que mantener el V2 a un cierto régimen para mantenerlo contento. A partir de 4.000 rpm, aún mejor 5.000 rpm, cobra vida rápidamente y notas que se ha transformado.

Tiene 109 CV reales y eso provoca que acelere un poco menos, pero a cambio lo hace con una sensación particular. Tiene el único embrague de accionamiento hidráulico, y también el que necesita más fuerza para accionarse, pero no es un problema porque el asistente permite cambios perfectos hacia arriba y hacia abajo. El escape del cilindro trasero, a pesar de estar protegido exhala bastante calor, algo que en invierno es bienvenido, pero que con nuestros calores veraniegos y con la moto parada no lo es tanto.

Dinámicamente la Ducati es una maravilla, muy ágil y ligera. Se siente como en casa en las curvas cerradas, en las que ese corto y compacto cigüeñal, estrecho como el de un monocilíndrico, reduce las fuerzas giroscópicas y el esfuerzo para cambiar de dirección. Además, cuenta con un ángulo de dirección más cerrado y una distancia entre ejes más corta, que la permiten tomar las curvas cerradas

El amortiguador trasero está anclado directamente al basculante en una posición muy inclinada y el equipamiento se complementa con frenos Brembo que disponen de bomba radial en el tren delantero.

La versión + es idéntica a la estándar salvo por incluir una pantalla por delante del cuadro de instrumentos digital y una cubierta para la parte posterior del asiento. La actual Monster es 18 kg más ligera que la versión anterior.

El chasis es una doble viga de aluminio fundido 2,4 kg más ligero que el multitubular de acero que sujeta el motor únicamente por su parte delantera. El subchasis es de fibra de vidrio reforzada con polímeros en una sola pieza.

El clásico bicilíndrico en V refrigerado por agua de 8 válvulas con sistema de distribución desmodrómico fue aligerado respecto a los anteriores Testaestretta 11° para alcanzar los 111 CV con una curva de par más lleno a bajo y medio régimen.

con precisión, con una conducción deportiva que inspira confianza. Es una moto equilibrada, con la que avanzas si quieres rápidamente, algo típico de Italia en general y de Ducati en particular: mejor cuanto más rápido. Además, la Monster + es la más ligera de las cinco, pesa sólo 186 kg, lo que facilita su manejo. Tiene un asiento decente para un pasajero que no irá sufriendo más de la cuenta porque las suspensiones no son muy duras pese al tacto directo del amortiguador, que es capaz de absorber mucho, al igual que la horquilla. Sus neumáticos Pirelli Diablo Rosso III tienen buen agarre, lo que ayuda, y mucho, a su tacto general.

A nivel de equipamiento es una moto bien dotada con un puerto de carga USB bajo el asiento, válvulas anguladas en las llantas, unas ayudas a la conducción ajustables con modos de conducción, control de tracción y ABS en curva.

INMUTABLE

Con su Z1 Kawasaki creó en 1972 una leyenda que sigue aprovechando. El concepto del motor de cuatro cilindros en línea con distribución de doble árbol de levas en la culata convirtió a las marcas japonesas en lo que son hoy en día. La tataranieta de aquella Z1 tiene ahora 125 CV, casi el doble de la original. Sin embargo, con este diseño, la Kawasaki Z 900 es algo más pesada que el resto del quinteto, pesa unos respetables 214 kg, que no son muchos para un motor de cuatro cilindros de 950 cc teniendo en cuenta la multiplicación de sus elementos mecánicos, pero que son 19 kg más que la Yamaha y casi 30 kg más que la Ducati.

Lo primero que notas al subirte a la Kawasaki es que necesitas abrir más las piernas, algo lógico si tenemos en cuenta que su motor de cuatro cilindros es más ancho. Su chasis es un multitubular de acero que lo envuelve, haciendo que se inviertan los papeles con la Monster, lo que una vez distinguió a Ducati ahora viene de Japón. Desde poco más del régimen de ralentí, el motor es agradable. Suena grave, profundo y lleno de energía con el ruido en ralentí más fuerte, especialmente hasta que se calienta, porque para reducir las emisiones lo hace a la mayor velocidad posible y en frío alcanza las 2.000 rpm, lo que te desconcierta en los primeros metros. A pesar de su estilo Sugomi, muy integrado en el general de la marca, que puede ser intimidante, en realidad su motor tiene un carácter amigable que se adapta a cualquier régimen y posición del acelerador. Está bien dotado a bajo y medio régimen, y aún más fuerte a altas vueltas. Puedes ir en sexta en ciudad sin problemas

El nuevo cuadro de la Kawasaki ya es un LCD en color con conectividad. El bastidor multitubular se ha convertido en un signo de identidad de la serie Z. El asiento del pasajero cumple con su función de la manera más simple posible.

BERING
Kawasaki
300

y dispones de la mayor cifra de potencia máxima del grupo, aunque esta cifra se diluya algo por su peso, que aumenta hasta 1,8 kg/CV la relación. El resultado es que la moto más potente es la que tiene una recuperación más débil.

Su motor responde con una ligera brusquedad, algo que hay que tener en cuenta al acelerar en el interior de las curvas. A medio régimen aparecen unas ciertas vibraciones que hacen que entiendas la presencia de los grandes contrapesos que hay debajo de los estribos. Lo mejor del motor, en cualquier caso, comienza a partir de las 7.000 rpm, pero esta potencia extra se puede aprovechar sobre todo en terrenos despejados en los que puedas llevar con facilidad el motor a sus límites. Con una zona media repleta de músculo no hace falta cambiar mucho, pero en esta moto no hay asistente.

El chasis y el peso convierten a la Kawasaki en la moto más pausada en cuanto a rapidez de reacciones, y además los Dunlop, aunque ofrecen agarre, son los que menos animan a ir rápido. En frenadas bajando es fácil llegar a levantar la rueda trasera, lo que te obliga a regular la presión sobre la maneta. Es también una de las menos aptas para el pasajero por la dureza de su asiento. El equipamiento no es de última generación, pero dispone de cuatro modos de conducción y conectividad para teléfonos móviles en el cuadro de instrumentos.

KTM HA DADO UN GRAN SALTO CON LA LLEGADA DE LA NUEVA 990 DUKE, MÁS POTENTE Y EFICAZ

FOGOSA

En 2005, hace casi dos décadas, KTM presentó la 990 Super Duke con un motor V2 de 999 cc y 120 CV. Era el modelo insignia de la gama de carretera de la firma austri aca. Hoy, con 123 CV y 947 cc, la nueva KTM naked y no puede presumir título de "Super", aunque disponga del motor de dos cilindros en línea más grande y potente de su casa. El bicilíndrico ha adoptado

El cuadro de la KTM tiene un funcionamiento bastante intuitivo para el manejo de las asistencias electrónicas. El nuevo chasis se combina con un basculante fundido que ya no tiene visibles por el exterior las nervaduras. Como es habitual el pasajero no se ha tenido muy en cuenta.

como ya es norma común un calado del cigüeñal de 270º, que iguala su pulso al de un V2 a 90º, cerca de los 75º del de su antecesora.

Estéticamente la moto ha cambiado respecto a sus predecesoras, con una carrocería llena de aristas. Te sientas en una moto que parece más pequeña de lo que es, porque el manillar está cerca del pecho y la cabeza la tienes prácticamente sobre la pipa de dirección. Con el "Tech Pack" opcional tienes a tu disposición un completo menú de configuraciones, que te permite activar o no el asistente de cambio o de levantamiento delantero, elegir la rapidez de la respuesta del acelerador, el control de salida y elegir entre cinco modos de conducción. Incluso, puedes jugar con el control de tracción y desactivar el ABS en la rueda trasera en el modo Supermoto. Puedes estar con ello hasta que tus compañeros hayan calentado sus neumáticos en unas cuantas curvas.

A baja temperatura, el amortiguador de dirección, que no es ajustable se nota bastante firme, haciendo que la moto se tambalee un poco a baja velocidad, algo que desaparece tras un corto recorrido que aumenta su temperatura. Comparado con el bicilíndrico de la Ducati, el KTM funciona de manera claramente más elástica, y también es más contundente en su aceleración, especialmente cuando pasa de las 4.500 rpm. El bicilíndrico responde realmente bien desde medio régimen, y en la salida de las curvas deja atrás a sus rivales. Y lo mejor es que este motor es perfectamente dosificable, con un control preciso y predecible del acelerador.

En modo Performance, sin control de tracción, ni de levantamiento, la rueda delantera se levanta incluso en tercera, quizás a ello se deba la presencia del amortiguador de dirección. Tiene una de las mejores relaciones peso/potencia, 1,7 kg/CV, y a no ser que estés dispuesto a controlar cada reacción, es mejor utilizar la red de seguridad que suponen sus bien ajustadas ayudas electrónicas. La guinda es que este rendimiento se complementa con el consumo más bajo junto al de la Yamaha. Si eres capaz de mantener una velocidad moderada, no pasa de los 5,3 l/100 km.

KTM ha bautizado esta moto como el "busturí", y realmente su chasis la convierte en una máquina de cortar con precisión el asfalto. Traza las curvas con total con precisión, es ágil en los cambios de dirección y puede seguir sin protestar las curvas con los radios más cortos. Ninguna de sus rivales se inclina tan fácilmente, una actitud que puede llegar a parecer excesiva, de manera que la KTM necesita

El subchasis trasero deja de ser tubular para estar formado por una estructura de aluminio fundido por gravedad que es más estrecho y facilita la ergonomía. Tiene la caja de aire en su interior con aberturas laterales para su entrada.

El faro delantero se ha renovado por completo para adoptar una estructura con las luces de posición y diurnas en la parte exterior y las de cruce y carretera en el interior, todo con bombillas LED.

El chasis mantiene una estructura similar, pero con una mayor rigidez y con la parte trasera modificada para que el basculante, que está fundido por gravedad, se ancle por su zona interior.

El motor ha aumentado cilindrada y potencia, ya alcanza los 947 cc y 123 CV a 9.500 rpm. El sistema de distribución cuenta ahora con un nuevo diagrama y más alzada de las válvulas y se ha optimizado la refrigeración.

ser conducida con suavidad para no resultar inestable. Cualquier movimiento en el manillar, por ligero que sea, provoca una reacción en la dirección. Una vez que te acostumbras a este comportamiento de dirección tan sensible, la 990 se convierte en una máquina de devorar curvas. La frenada encaja perfectamente en esta filosofía, aunque con un recorrido un poco corto de la maneta que te obliga a dosificar. Además, el control de levantamiento funciona muy bien, manteniendo la rueda trasera en el suelo en bajadas, sobre todo en los modos de conducción menos radicales.

La otra cara es que no se trata de una moto cómoda. Su horquilla invertida WP, el proveedor de KTM está bien amortiguada y tiene un diseño de cartucho abierto con reguladores hidráulicos con los que se trabaja con rapidez en la parte superior de las botellas. Sin embargo, sobre baches la moto se desestabiliza fácilmente y tienes que regularlos muy blandos para evitarlo. A pesar de los largos recorridos de suspensión, el amortiguador trasero anclado al basculante directamente sin progresividad, puede provocar que la rueda trasera pierda tracción. Casi funciona mejor cuando aumenta la carga con un pasajero. Los neumáticos Bridgestone S22 son buenos, pero no duran mucho y en lo que se refiere al precio, es la más cara.

CALIDAD

En la Triumph Street Triple R te encuentras con la posición de conducción más adelantada y ligeramente aplanada, que se combina con unos estribos altos. El manillar está más alejado y el sillín alto a 840 mm, lo que se combina con el mayor radio de giro. Más allá de ello en la Triumph disfrutas de una excelente conexión con la rueda delantera y la mejor información sobre lo que está ocurriendo debajo de ti. Es la moto con el motor más pequeño del grupo, y se maneja casi como una deportiva del gusto de los más jóvenes.

El motor tiene una respuesta muy lineal a lo largo de todo el régimen, funciona con suavidad, como si se tratase de una turbina. Tiene una carrera muy corta, pero no le importa el régimen desde el que abras el acelerador, puede ser desde 1.500 rpm o 12.000 rpm, siempre acelera sin protestas y con celeridad. Sube de régimen suavemente, casi sin vibraciones con sus pequeños pistones se deslizándose con suavidad. Con menor capacidad su motor desarrolla menos par comparado con el del resto de la prueba, pero la sensación es que no le falta

TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R

El cuadro de la Street Triple es muy compacto, pero ofrece toda la información necesaria. El basculante es de tipo banana para permitir una mejor salida del escape. El pequeño colín sigue las líneas habituales de la categoría.

La versión R se diferencia de la RS en el equipamiento electrónico, detalles como la posición de los intermitentes y el nivel de los componentes de las suspensiones, que en la R son de origen japonés.

La toma de aire del motor se realiza mediante una entrada situada en una máscara que hay sobre los dos faros que cubre el nuevo cuadro de instrumentos.

La incorporación de una IMU de seis ejes ha permitido incluir diferentes niveles en la regulación del ABS sensible a la inclinación para su actuación en curva. Los discos son de 310 mm.

El motor fue modificado hace dos años con mayor compresión, nuevos pistones, bielas, bulones, cámaras de combustión, válvulas y árboles de levas, que proporcionan más potencia.

de empuje ni siquiera a bajo régimen. De hecho, sus recuperaciones son brillantes, quizás en ello también interviene que tenga la mejor relación peso/potencia, 1,6 kg/CV. Triumph ha aprovechado su experiencia en el Campeonato del Mundo de Moto2 en este motor con la carrera más corta y la mayor potencia específica, 156 CV/l. Es un diseño con la mayor área en los pistones y las mayores secciones de admisión, que mejora el llenado a alto régimen, aumentando el rendimiento. El asistente de cambio funciona muy bien en ambos sentidos, algo que no viene mal porque la maneta de embrague tiene un accionamiento algo duro.

Su chasis es el más corto, con el ángulo de dirección más cerrado y el segundo menor avance, y sin embargo no es una moto que destaque por su agilidad, sino que requiere un cierto esfuerzo en el manillar para hacerla girar. El manillar, es el más estrecho y el que está situado más bajo. Por el contrario, es la más estable en curvas rápidas y siempre se siente estable y rígida, con una gran sensación de deportividad. Sus neumáticos Conti Road tienen buen agarre, pero no son especialmente deportivos. Además, el amortiguador trasero transmite cualquier irregularidad del asfalto de manera directa, y en zonas bacheadas sacude la moto un poco, haciendo que la parte trasera se mueva. En general se nota una alta calidad de fabricación, con detalles como el basculante tipo banana muy logrado, pero también con un control del nivel de aceite por medio de una varilla.

LA YAMAHA MT-09 SE HA RENOVADO CON ESMERO PARA PULIR DETALLES MANTENIENDO SU GRAN BASE

EVOLUCIONADA

La primera MT-09 fue lanzada al mercado en verano de 2013, y marcó un punto de inflexión en Yamaha tras años de declive. Junto a su hermana pequeña, la MT-07 conquistó las listas de ventas, convirtiéndose en la base de toda una familia de modelos. Y desde el primer momento, esta renovada MT-09 se nota que ha sido armonizada. Empieza con el sonido de su motor trici-

El cuadro en color de buen tamaño tiene conectividad mediante la aplicación de la marca. El escape Akrapovic es opcional y no precisamente barato. El asiento de dos piezas ha sido modificado esta temporada.

líndrico, tanto en la zona de admisión como en el sistema de escape completo Akrapovic de esta unidad, que es opcional y un extra costoso. Además, las rejillas sobre la caja de aire aseguran que sólo el conductor escuche el potente sonido de admisión, que se combina con una suave aceleración.

El motor siempre ofrece suficiente potencia de manera tranquila, sin estresar al piloto. Es un motor equilibrado, y ahora mejor que nunca, ya que responde suavemente a las órdenes del acelerador. Si quieres que el motor responda con más energía, sólo tienes que reducir ayudado por un asistente que funciona de maravilla. Si no lo haces, este propulsor te permite una conducción tranquila. Sólo en el arranque es un poco difícil dosificar el deslizamiento del embrague para lograr el equilibrio entre calar el motor o salir bruscamente, porque la transmisión agarra, no agarra, agarra... Hay que acostumbrarse.

En el modo lluvia, el motor es bastante más suave y menos enérgico, un modo al que se llega con un control que no es muy intuitivo, y que da acceso a unas asistencias electrónicas bastante extensas. Tienes cinco modos de conducción, dos de ellos programables, que influyen en la entrega de potencia, el control de tracción, etc. El pulgar izquierdo tiene mucho trabajo ahora en el nuevo mando del manillar, incluido el control de crucero y un sistema de accionamiento de los intermitentes con varios modos.

El chasis de doble viga de aluminio supuso un avance importante y contribuye enormemente a ese comportamiento equilibrado que te encuentras en la MT-09. Se siente siempre estable, pero no pesada. También es capaz de suavizar las imperfecciones del asfalto, ofreciendo comodidad y precisión en la conducción. La renovación de 2024 con una posición más deportiva y una suspensión delantera más dura, le ha sentado bien. Con la nueva ergonomía ya no te sientes tan encima de una supermoto, sino sobre una naked convencional, dentro de la moto. Aun así, dentro del grupo, la MT-09 es la moto que tiene el manillar más ancho y situado más alto, lo que la permite aceptar fácilmente las órdenes de cambio de dirección, algo que traduce de manera precisa, manteniéndose siempre neutral, y encontrando la trazada correcta de manera intuitiva. Es una moto muy divertida de llevar, algo a lo que contribuyen los Bridgestone S23.

Las pocas críticas se pueden resumir en que, al frenar fuerte en bajadas, especialmente con pasajero, la rueda trasera puede levantarse, o que, aunque la posición de conducción es buena, con el tiempo el asiento se siente bastante duro, y tiendes a deslizarte hacia adelante. El radio de giro es el mayor. **M**

La posición de conducción se ha vuelto más deportiva debido al cambio de manillar, que es bastante más bajo y está ligeramente adelantado, y también a unos estribos más altos y retrasados, que cargan más la parte delantera.

La carrocería cuenta con cambios en el depósito, que es 30 mm más bajo y con perfiles más angulados y, sobre todo, en las ópticas que cambian su estética manteniendo las lámparas LED y con una nueva careta frontal.

El chasis se refuerza en los tirantes laterales que aumentan su grosor, y también en la zona de la pipa, que está medio grado más cerrada. El subchasis tubular es ahora más estrecho para facilitar la llegada al suelo.

El motor no ha recibido más cambios que su adaptación a la normativa Euro 5+, la variación de la admisión con nuevos conductos de entrada a la caja de aire para mejorar el sonido, un asistente de cambio de tercera generación y piñones de 3ª a 6ª rediseñados.

Técnica

Datos oficiales

	Ducati Monster +	Kawasaki Z900	KTM 990 Duke	Triumph Street Triple 765 R	Yamaha MT-09
PRECIO	12.890 €	10.650 €	15.699 €	10.995 €	11.299 €
CILINDRADA	937 cc	948 cc	947 cc	765 cc	890 cc
POTENCIA dec.	82 kW (111 CV)	92 kW (125 CV)	91 kW (123 CV)	88 kW (120 CV)	88 kW (119 CV)
VELOCIDAD máx.	226 km/h	240 km/h	238 km/h	235 km/h	233 km/h
PESO lleno	186 kg	214 kg	191 kg	191 kg	195 kg
MOTOR					
Motor	2 cil. en V de 90°. Refr. Líquida	4 cil. en línea. Refr. Líquida	2 cil. en línea. Refr. Líquida	3 cil. en línea. Refr. Líquida	3 cil. en línea. Refr. Líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 16 V	DOHC 8 V	DOHC 12 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	94,0 x 67,5 mm	73,4 x 56,0 mm	92,5 x 70,4 mm	78,0 x 53,4 mm	78,0 x 62,1 mm
Cilindrada	937 cc	948 cc	947 cc	765 cc	890 cc
Compresión	13,3:1	11,8:1	13,5:1	13,3:1	11,5:1
Potencia máx. dec.	82 kW (111 CV) a 9.250 rpm	92 kW (125 CV) a 9.500 rpm	91 kW (123 CV) a 9.500 rpm	88 kW (120 CV) a 11.500 rpm	88 kW (119 CV) a 10.000 rpm
Par máx. dec.	93 Nm a 6.500 rpm	99 Nm a 7.700 rpm	103 Nm a 6.750 rpm	80 Nm a 9.500 rpm	93 Nm a 7.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 53 mm	4 inyectores. Toberas de 36 mm	2 inyectores. Toberas de 46 mm	3 inyectores. Toberas de 44 mm	3 inyectores. Toberas de 41 mm
Modos de conducción	3	3	5	4	5
Ayudas electrónicas	TC	TC	TC, AC, DC, CS	TC	TC, DC, AC, CS
Acc. Embrague	Hidráulico	Cable	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena
CHASIS					
Chasis	Doble viga de aluminio	Multitubular de acero	Tubular de acero	Multitubular de aluminio	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	24°/ 93 mm	24,9°/ 110 mm	24,2°/ 100 mm	24,7°/ 98 mm	25,0°/ 108 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diám. barras / recorrido	43 mm / 130 mm	43 mm / 120 mm	43 mm / 140 mm	41 mm / 115 mm	41 mm / 130 mm
Reglajes	No tiene	No tiene	Extensión y compresión	No tiene	No tiene
Suspensión tras. / recorrido	Monoamortiguador / 140 mm	Monoamortiguador / 140 mm	Monoamortiguador / 140 mm	Monoamortiguador / 134 mm	Monoamortiguador / 117 mm
Reglajes	Precarga	Precarga	Precarga	Precarga	Precarga
Freno del.	2 discos de 320 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 310 mm	2 discos de 298 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras.	Un disco de 245 mm	Un disco de 250 mm	Un disco de 240 mm	Un disco de 220 mm	Un disco de 245 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	Estándar / No	En curva / No	En curva / No	En curva
Rueda del.	120/70-17". Llanta X3,50"	120/70-17". Llanta X3,50"	120/70-17". Llanta X3,50"	120/70-17". Llanta X3,50"	120/70-17". Llanta X3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5.50"	180/55-17". Llanta 5.50"	180/55-17". Llanta 5.50"	180/55-17". Llanta 5.50"	180/55-17". Llanta 5.50"
MEDIDAS					
Cap. depósito	14 l	17 l	14,8 l	15 l	14 l
Peso lleno	186 kg	214 kg	191 kg	191 kg	195 kg
Dist. entre ejes	1.474 mm	1.455 mm	1.476 mm	1.402 mm	1.430 mm
Altura asiento	820 mm	825 mm	810 mm	840 mm	830 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

Banco de potencia

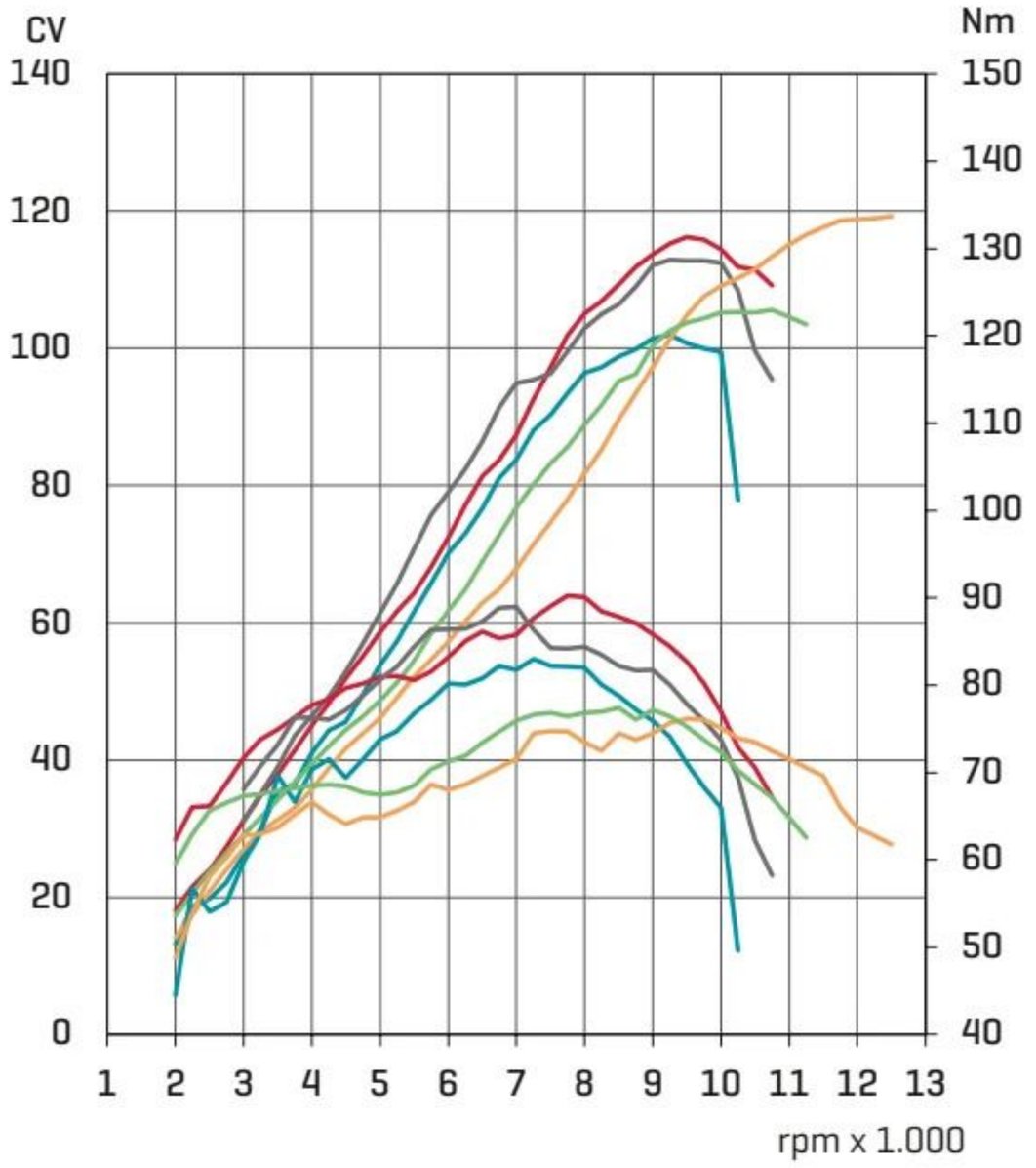
Ducati Monster +
102 CV /(75 kW) a 9.270 rpm
83 Nm a 7.235 rpm

Kawasaki Z900
116 CV /(85 kW) a 9.450 rpm
91 Nm a 7.900 rpm

KTM 990 Duke
113 CV /(84 kW) a 9.600 rpm
89 Nm a 6.900 rpm

Triumph Street Triple 765 R
119 CV /(88 kW) a 12.000 rpm
76 Nm a 9.680 rpm

Yamaha MT-09
106 CV /(78 kW) a 10.730 rpm
78 Nm a 8.500 rpm



No hay grandes diferencias en el rendimiento de los cinco motores a pesar de su disparidad en el número de los cilindros y su tamaño. La principal es la capacidad de la Triumph Street Triple para alcanzar un régimen máximo bastante superior. Mientras el resto deja de funcionar entre algo más allá de las 10.000 rpm y unas 1.000 rpm más, el motor de la británica llega a las 12.500 rpm, y además empujando hasta el final. La contraprestación es que para alcanzar los mismos valores que el resto tiene que girar siempre hasta 2.000 rpm por encima. La KTM tiene el motor más rotundo a medio régimen, y hasta 7.500 rpm domina la curva de par, aunque la Kawasaki Z900 se impone a partir de ahí. La zona baja en la que la Monster + es menos decidida también se aprecia en la curva de par, con más oscilaciones y menores valores que el resto, mientras la Yamaha es junto a la Kawasaki las que tienen curvas con menos oscilaciones.

Prestaciones

	Ducati Monster +	Kawasaki Z900	KTM 990 Duke	Triumph Street Triple 765 R	Yamaha MT-09
VELOCIDAD MÁXIMA					
Real	226 km/h	240 km/h	238 km/h	235 km/h	233 km/h
ACELERACIÓN					
0-100 km/h	4,0 s / 59 m	3,6 s / 51 m	3,3 s / 49 m	4,1 s / 50 m	3,5 s / 53 m
0-400 m	11,9 s / 188 km/h	11,6 s / 193 km/h	11,3 s / 202 km/h	12,0 s / 197 km/h	11,5 s / 189 km/h
0-1.000 m	22,5 s / 214 km/h	21,7 s / 226 km/h	21,0 s / 232 km/h	22,1 s / 224 km/h	21,9 s / 213 km/h
RECUPERACIÓN					
60-100 km/h	3,6 s / 81 m	3,7 s / 84 m	3,7 s / 86 m	3,9 s / 88 m	4,0 s / 90 m
60-140 km/h	8,0 s / 228 m	7,8 s / 220 m	7,3 s / 211 m	8,3 s / 232 m	8,7 s / 247 m
RENDIMIENTO					
Régimen máximo	10.190 rpm	10.850 rpm	10.200 rpm	12.500 rpm	11.330 rpm
Velocidad lineal pistón	22,9 m/s	20,2 m/s	23,9 m/s	22,2 m/s	22,3 m/s
Relación peso/potencia	1,8 kg/CV	1,8 kg/CV	1,7 kg/CV	1,6 kg/CV	1,8 kg/CV
Potencia específica	109 CV/l	123 CV/l	119 CV/l	156 CV/l	125 CV/l
PESO					
Peso lleno	186 kg	214 kg	191 kg	191 kg	195 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,7 / 52,3, %	47,1 / 52,9 %	49,4 / 50,6 %	48,3 / 51,7 %	46,8 / 53,,2 %
CONSUMO					
Medio	5,6 l/100 km	5,9 l/100 km	5,3 l/100 km	5,8 l/100 km	4,8 l/100 km
Autonomía	250 km	290 km	280 km	260 km	290 km

Conclusión

Las naked medias más deportivas han cambiado mucho, ahora son de mayor cilindrada y potencia, van teniendo la implementación electrónica de los modelos de mayor cubicaje y han sustituido casi por completo sus motores de cuatro cilindros en línea. En el quinteto no hay grandes diferencias de orientación, todas quieren compatibilizar un uso diario con las mayores prestaciones deportivas, pero cada una lo consigue a su manera. La KTM 990 Duke lo hace apoyada en un motor que empuja siempre con mucha fuerza, pero te obliga a una conducción más exigente. La Yamaha MT-09 sigue siendo una moto realmente bien conjugada, armoniosa, que en su nueva versión ha tenido mejoras en los puntos correctos como la posición de conducción, y que es la moto más confortable y polivalente apoyada en su gran chasis. Por su parte, la Triumph Street Triple 765 R es, a pesar de ser la más pequeña en cilindrada, la que ofrece más rendimiento, y también un carácter más deportivo. La Ducati Monster + sigue siendo, a pesar de no tener su tradicional chasis tubular, una moto de su marca de cabo a rabo, con un comportamiento neutral y deportivo, e incluso un motor que no se siente cómodo abajo del todo y necesita un régimen mínimo de funcionamiento más alto. Kawasaki tiene en su Z900 la última representante de la anterior generación, es una moto más grande y pesada, pero al mismo tiempo manejable y con un motor que trabaja perfectamente desde ralentí. Sin embargo, en este entorno, ya se echan de menos argumentos como el asistente de cambio o el ABS en curva.

BMW F 900 GS KIT RALLY // DUCATI DESERTX RALLY
KTM 890 ADVENTURE // TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

ADN OFF ROAD

EN EL NÚMERO PASADO PROBAMOS ESTAS CUATRO TRAIL DE ALGO MENOS DE UN LITRO DE CILINDRADA EN CARRETERA, UNO DE SUS AMBIENTES, PERO ESTA NUEVA GENERACIÓN SE DISTINGUE POR HABER INTENSIFICADO SUS OPCIONES CAMPESTRES, QUE ES LO QUE VAMOS A ANALIZAR EN ESTA SEGUNDA PARTE DE LA COMPARATIVA.

TEXTO: **SANTI AYALA.** FOTOS: **JAIME OLIVARES.**
COLABORAN: **MARCOS ABELENDA, SERGIO ROMERO Y ALEX CUBINO.**

TIGER
DUCATI

La evolución de las trail ha seguido diferentes rutas a lo largo del tiempo. Llegó una época en que parecía que el campo había quedado en un segundo plano, con motos más grandes, pesadas y destinadas a los largos viajes. La última tendencia es que independientemente de su cilindrada, una trail debe ser una moto que se desenvuelva bien por el campo, no sólo por una ancha pista, sino por lugares más angostos y complicados. Las necesidades de la conducción por campo y por carretera son en gran parte poco compatibles, así que los fabricantes han decidido multiplicar las versiones de sus modelos trail, creando algunos con mayores aptitudes off road. BMW ha incluido un kit Enduro, que en realidad puede considerarse un modelo diferente, ya que hasta las suspensiones cambian, y no es simplemente una serie de accesorios añadidos. La Ducati DesertX tiene como novedad la Rally, la Triumph la Rally Pro, y KTM la Adventure R, aunque no hemos podido contar con esta versión de suspensiones de mayor recorrido y neumáticos de serie aún más campestres. Con precios bastantes semejantes, entre los 15.000 € y los más de 17.000 €, a excepción de la Ducati, que supera los 22.000 €, cilindradas rondando los 900 cc y potencias entre 100 CV y 110 CV, con variedad de motores de dos y tres cilindros, en línea y en V, incluso con pesos semejantes, 10 kg entre la más ligera y la más pesada en sus cifras oficiales. La mayoría viene de serie con neumáticos de tacos pero hemos decidido mantener una cierta uniformidad, montando este tipo de gomas en las motos que de serie no las traían.

CARÁCTER MUCHO MÁS OFF ROAD EN LA F 900 GS MÁS CAMPERA, INCLUSO A LA VISTA, QUE LA 850 ANTERIOR

FOCUS EN EL OFF ROAD

BMW ha cambiado por completo el guión de su nueva F 900 para redirigir su concepto hacia la demanda de moto trail más campera, incluso mucho más aún equipada con el paquete "Enduro Pro", con precio extra de 1.661 € sobre el precio base de 13.980 €. Típico en BMW es

El cuadro de instrumentos es similar al de otros modelos de la firma. Con el kit enduro se incluyen otra suspensión con una horquilla más rígida. El escape Akrapovic es de serie en esta versión.

añadirle equipamiento extra en electrónica, así como en la opción del color "Trophy", y el precio supera los 16.000 €.

La reorientación al campo de la F 900 GS se aprecia en detalles como el haber rebajado su peso en 13 kilos, pensando ahora 225 kg con el depósito de gasolina lleno. A los mandos ya nos llama la atención la nueva BMW en campo por su nueva ergonomía, más estrecha y con el manillar mejor colocado, dejando ir de pie más a gusto que antes y, con mayor control de la moto en off road. Se aprecia mucho el nuevo depósito más pequeño, que deja colocar mejor las piernas, y el subchasis que hace la parte trasera más esbelta, así como el nuevo asiento más estrecho y con el arco de la entrepierna corto, pudiendo poner mejor el pie a tierra. Eso sí, el asiento es más duro y rígido lo que hace perder confort sobre el modelo precedente, fatigando más el paso de los kilómetros.

Esta pérdida de confort pero aumento de efectividad en campo lo tenemos en la nueva suspensión que se ha reglado con un tarado más sólido, ideal en off pues el firme tacto se combina con una buena absorción inicial, y que además podemos regular a gusto con el amplio espectro de reglajes. Sorprende en una BMW este tacto más deportivo y en campo me ha gustado por el carácter que imprime a la moto de permitir rodar rápidos, pero con seguridad. Eso sí, la presencia estética de los componentes de suspensión corresponde a componentes como de menor calidad, un acabado no muy de BMW.

El bastidor de la GS, aun siendo el mismo de antes, cambia ahora con esta suspensión y con el nuevo subchasis, y se vuelve una moto muy campera, con un comportamiento muy neutro, estable en todo tipo de terreno y ritmo de marcha, y a la vez muy ágil, causando gran sorpresa porque se siente una moto muy diferente en campo a lo conocido entre las GS. Pide kilómetros de ruta por pistas y, los hacemos con soltura. Contando con una buena frenada de buen tacto y muy eficaz en cuanto a potencia y retención, incluso a pesar del tacto en la maneta esponjoso y bastante recorrido inicial muerto. También el ABS actúa de forma efectiva y, es de las motos en las que desconectarlo para uso off road resulta sencillo. La BMW se maneja con facilidad, y cambia de posición sin esfuerzo ayudada por un manillar ancho. Sorprende por su confianza de uso y lo bien que se comporta en campo. Es fácil de controlar, pero ha perdido confort de uso diario, porque es una moto más deportiva. Una moto que, de primeras, ya te ofrece una rápida adaptación que te da confianza y te sientes a gusto en campo, con buena distancia libre al suelo más que suficiente, y un chasis que no engaña y transmite

El frontal cambia y se aprecia con la nueva óptica LED olvidando el menos estético doble faro asimétrico. El cuadro de instrumentos es el mismo de muchos modelos BMW con la pantalla TFT en color.

El depósito anterior metálico deja paso a uno plástico, lo que rebaja el peso 4,3 kg y pierde 500 cc de capacidad. La apariencia cambia con otra carrocería, más off road, con una parte frontal más pequeña y aletines como los de las motos de cross.

Se mantiene el mismo bastidor conocido, incorporando subchasis desmontable, más ligero y estrecho que modifica la posición de conducción.

El motor es parecido al de las F 900 de carretera, manteniendo la estructura del cigüeñal calado a 270°. aumentando la cilindrada de la 850 anterior (853 cc) y con 10 CV más, 105 CV,

gran información. Deja girar muy bien en zetas y eses de radio corto y no desmerece nunca. En lo menos positivo, para rutas off road es su depósito de gasolina de capacidad reducida a sólo 14,5 l, lo que provoca que incluso sin forzar mucho, la autonomía sólo supere los 350 km, muy por debajo de las otras tres rivales con 20 litros.

Diferente sentir también en el motor que, frente a los anteriores, sin dosis de emoción, adormilados y muy suaves, la nueva variante tiene una respuesta más activa, mucho más viva, sobre todo en a alto régimen, pero sin descuidar la zona media, importante en off road. Se aprecia el aumento de 10 CV sobre el motor anterior, pues hay más recursos para ir a medio régimen que se aprovechan mejor gracias a una relación final más corta, que tiene el motor siempre en pomada. Un cambio que funciona de manera precisa con un asistente eficaz, y el accionamiento del embrague es suave. Deja rodar en medios sin necesidad de apurar y con buen empuje, y siempre sientes el pulso del motor, sin que aparezcan vibraciones considerables. Y disponemos en la electrónica, de forma opcional, de los modos Enduro y el Enduro Pro, que merecen la pena tenerlos, pues modifican la respuesta para hacerla más endurera, sobre todo en el control de tracción y en otros detalles. Modos a los que se acceden de forma fácil, incluso en marcha, con el pulsador de selección, y con los que se puede modificar fácil lo que antes era engorroso para apagar el ABS y el control de tracción.

DAKARIANA

Con la DesertX Ducati se unía a las trail de genética off road, rememorando su pasado en el Dakar cuando sus motores ganaban montados en la Cagiva Elefant 900 a principios de los '90. La nueva versión Rally aún ahonda más en este sentido con una moto más de raids más off road con otra suspensión de orientación endurera, la elevada altura de asiento, neumáticos más camperos y reglajes en el motor más aventureros. Muy llamativa a la vista, enamora, con sus colores y con un carenado protector, tras el que te encuentras relajado, y con un manillar algo elevado que te permite centrar el cuerpo, ayudados por un óptimo amortiguador de dirección que sujeta el tren delantero. Buena posición a los mandos que te enseña que hay "cuore sportivo" y que quiere "candela" para darle rienda suelta, sobre todo en espacios amplios, porque el carácter de la moto lo pide.

La Desert, como dijimos el mes pasado, es la moto más física de todas, en buena parte porque es la más grande de volumen, que no de peso. Girar hacia las curvas y cambiar de

DUCATI DESERTX RALLY

El cuadro vertical tiene aspecto de tablet y de instrumentación de rally. El subchasis es desmontable y está atornillado. El silenciador ha sido elevado todo lo posible y protegido frente a caídas.

FOCALIZADA EN SER ENDURERA. ASÍ ES LA DESERTX RALLY CON UNA SUSPENSIÓN MUY TODO TERRENO

dirección requiere algo más de esfuerzo, pero a ellos ayuda su chasis y, sobre todo, la suspensión. El material KYB es el mejor que se puede encontrar en una trail de serie ahora mismo para uso off road, sobre todo la horquilla Kayaba, es la mejor de la prueba con un tacto off road espectacular, lo mismo que en el amortiguador permitiendo rodar deprisa con seguridad. El funcionamiento de la suspensión es óptimo y muy sensible, con un ajuste claramente más firme, pero con buen tacto inicial de cierto confort. Es la más larga con 1.610 mm entre ejes y también de las más pesadas, 230 kg con el depósito de 21 litros lleno, que es el de mayor capacidad. Por ello, moverte con la DesertX es más exigente. En campo permite llevarla con una conducción deportiva, aprovechando las virtudes de su bastidor Trellis, de gran aplomo a lo que se une unos frenos de funcionamiento sobresaliente y unos recursos electrónicos de primer nivel, con modos motor para campo, aunque no es de la más cómoda para acceder a ellos, ni tampoco al poder apagar el ABS y el control de tracción. Además, la pequeña pantalla, muy bonita de diseño, no deja ver bien la información para saber qué tenemos o no activado.

El motor V2 es deportivo y de ADN Desmo, efectivo desde medio régimen. Como dijimos ya, al desmodrómico no le gusta girar a muy bajo régimen, y a menos de unas 3.000 rpm no se siente cómodo. Una vez que empieza a girar un poco más, todo cambia y, poco a poco, está dispuesto a avanzar con el mismo ímpetu del resto, aunque necesita llegar a superar las 5.000 rpm para que se encuentre realmente a gusto. Esto te obliga a usar más el cambio que en las otras tres motos, sin problema porque la caja de cambios tiene un accionamiento con un recorrido corto y es preciso. Además, tiene un quickshifter prodigioso, incluso para off road, donde no me gusta mucho usarlo porque con la bota de campo puedes cambiar sin querer. Por cierto, el tacto del embrague es bueno pero su accionamiento muy duro y, por ello, cansino en su uso.

EN CAMPO LA 890 ADVENTURE MUESTRA EL ADN OFF ROAD DE KTM TAMBIÉN EN LA VERSIÓN ESTÁNDAR

El cuadro de la KTM es de funcionamiento sencillo, común con otros modelos, por lo que resulta familiar. El depósito de combustible está conectado entre sus dos "jorobas" por la parte inferior. El escape sale por la parte superior para no molestar en uso off road.

EN SU SITIO

Si hablamos de probar motos trail en off road, cuando mencionamos a KTM, rápidamente sale aquello de "será la mejor para el campo" pues la marca austriaca es reconocida por sus motos de cross y enduro. Y no anda lejos está afirmación de ser del todo cierta pues el conocido eslogan "Ready to Race" casa con el uso off road de la 890 Adventure, incluso en la variante estándar, en "inferioridad" de uso off road frente a las otras tres rivales, que se deben medir con la 890 Adventure R, de la que ha sido imposible tener una uidad de pruebas. Así que antes que no tener nada, pues hemos tirado con la Adventure "normal", que es muy campera, igualmente. Apreciable desde su posición de conducción bastante relajada, con un asiento que puedes colocar en dos posiciones y que hace que te puedas sentar en la posición inferior, bastante bajo, tras el carenado de buena talla y cerca del manillar. llegando muy buen al suelo en campo, con una distancia libre suficiente, aunque no sobrada para off road. Los pies quedan algo más retrasados y altos que en sus rivales, por lo que te colocas más cerca del tren delantero y te parece pilotar más un sport turismo que una trail. Pero eso cambia con el sillín en la posición más alta donde quedas más erguido y los pilotos más altos van más cómodo. Las formas del depósito de la KTM, con 20 litros que se descuelga por los laterales sin un gran volumen por delante de ti, ayudan a tener buena posición de pie, la que más se usa en campo, y deja llevar la moto muy bien con el trabajo de las rodillas. Además, la KTM es un trail de peso ajustado, decir ligera con 216 kg, quizás suene a eufemismo, por la cifra en sí, pero es la que menos pesa en la prueba. Y eso se aprecia en marcha porque la Adventure es divertida en campo con un chasis de respuesta inmediata y unas suspensiones efectivas, en las que la parte trasera trabaja algo mejor que la delantera. Logra tener confort y aplomo y aún con el recorrido de 200 mm de la variante estándar logramos encontrar una moto muy campera. Hay buena respuesta incluso en los terrenos más rotos con ambos trenes pisando muy sólidos. El chasis responde bien aunque a veces el tren delantero nos sorprende con algún movimiento de dirección, algo que jamás pasa sobre asfalto. Los frenos son potentes y con buen tacto, se puede modular perfectamente la frenada con precisión. El motor LC8 tiene fuerte respuesta en medios así como en alto y es el más dotado en la zona media, con una respuesta al acelerador dosificable y enérgica en campo. Apoyado en un sistema electrónico excelente con un sistema de control de tracción con nueve

posiciones (en el paquete Rally opcional), freno motor, ABS en curva con modo off-road, desconectable bastante fácil, un buen quickshifter y, si los pagas, hasta cuatro modos de conducción personalizables. La 890 Adventure es una moto mucho menos radical de lo que se piensa, incluso si lo que quieres es emplearla sobre todo por campo.

EFICAZ

La Triumph Tiger 900 se ha actualizado para ser aún más efectiva. La Rally Pro es una gran trail off road y presume ahora de un motor de 108 CV con los que se pone al nivel de sus rivales y se han actualizado componentes como el cuadro de instrumentos, con mejor presencia, sensacional lectura y óptima conectividad. Se han realizado cambios en la carrocería y mejorado la ergonomía con un asiento de dos posibles alturas, el anclaje del manillar sobre gomas para reducir las vibraciones que se dejan sentir a partir de medio régimen, y la pantalla se ajusta en altura en 50 mm.
La Tiger una moto muy cómoda con una posición de conducción que se adapta a diversas tallas y permite disfrutar de una holgada posición. Una vez que entras en las pistas la conducción se vuelve relajada. Es la moto más pesada de todas, con el depósito de 20 litros lleno sube a 234 kg, pero es relativamente corta y la agilidad no se resiente ni en las zonas más lentas y reviradas. Lo mejor de la Tiger es que es capaz de combinar el confort de marcha con una respuesta precisa en las zonas de curvas, con un chasis que conforme aumenta la velocidad se vuelve más ágil y preciso, y eso que tiene una suspensión sensacional que sujeta mucho la moto y la hace muy off. Contando con un reglaje algo sólido y aplomado, la moto en campo tiene un buen "balance" entre aplomo/agilidad/solidez. Gran carácter off y muy divertida en caminos y en terreno complicado.
El motor tricilíndrico tiene un calado del cigüeñal irregular y ahora no tiene merma alguna de potencia arriba, con un empuje constante y utilizable a cualquier régimen. A bajo régimen es muy suave, aunque según subimos de revoluciones aparecen vibraciones de más. Mantiene un elevado nivel de gestión electrónica, con cinco modos de potencia y ayudas regulables en controles de tracción o retención. De serie monta un quickshitfer en ambas direcciones y ABS con funcionamiento en curvas. De serie es la más equipada: calefacción en los puños y el asiento, asistente de cambio, modos de conducción... que la convierte con el mismo nivel de equipamiento en la más barata. **M**

TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

El cuadro ha cambiado, más grande, es mucho más legible y tiene un mejor diseño. El depósito incluye un protector en su parte posterior. El silenciador se ha situado alto para lograr la mayor protección posible,

GRAN EFECTIVIDAD OFF ROAD DE LA TRIUMPH TIGER 900 ENDURERA POR PRINCIPIO CON GRAN TACTO EN CAMPO

Técnica

Datos oficiales

	BMW F 900 GS	Ducati DesertX Rally	KTM 890 Adventure	Triumph Tiger 900 Rally Pro
PRECIO	16.270 €	22.595 €	14.999 €	17.195 €
CILINDRADA	895 cc	937 cc	889 cc	888 cc
POTENCIA dec.	77 kW (106 CV)	81 kW (110 CV)	77 kW (105CV)	80 kW (108 CV)
VELOCIDAD máx.	219 km/h	205 km/h	204 km/h	195 km/h
PESO lleno	219 kg	223 kg	218 kg	228 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refr. líquida	2 cil. en V de 90°. Refr: líquida.	2 cil. en línea. Refr: líquida.	3 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	86,0 x 77,0 mm	94,0 x 67,5 mm	90,7 x 68,8 mm	78,0 x 61,9 mm
Cilindrada	895 cc	937 cc	889 cc	888 cc
Compresión	13,1:1	13,3:1	13,5:1	13,0:1
Potencia máx. dec.	77 kW (106 CV) a 8.500 rpm	81 kW (110 CV) a 9.250 rpm	77 kW (105 CV) a 8.000 rpm	80 kW (108 CV) a 9.500 rpm
Par máx. dec.	93 Nm a 6.750 rpm	92 Nm a 6.500 rpm	100 Nm a 6.500 rpm	90 Nm a 6.850 rpm;
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 48 mm	2 Inyectores.Toberas de 53 mm	2 Inyectores. Toberas de 46 mm	3 inyectores. Toberas de 44 mm
Modos de conducción	3	4	3	5
Ayudas electrónicas	TC	TC, AC, DC. CC	TC	TC
Acc. embrague	Cable	Hidráulico	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Multitubular de acero	Multitubular de acero	Multitubular de acero	Multitubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	28°/ 126 mm	27,6°/122 mm	25,9°/108 mm	24,4°/ 117 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	43 mm / 230 mm	48 mm / 250 mm	43 mm / 200 mm	45 mm / 240 mm
Reglajes	Tres vías;	Compresión y extensión	Extensión y compresión	Extensión y compresión
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador / 215 mm	Monoamortiguador/ 240 mm	Monoamortiguador / 200 mm	Monoamortiguador / 240 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías	Precarga y extensión	Electrónico de precarga y extensión
Freno del.	2 dIscos de 305 mm	2 dIscos de 320 mm	2 dIscos de 320 mm	2 dIscos de 320 mm
Pinzas	2 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 265 mm	Un disco de 265 mm	Un disco de 260 mm	Un disco de 255 mm
Pinza	Un pistón	2 pistones	Dos pistones	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / Sí	En curva / Sí	En curva / Sí
Rueda del.	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"
Rueda tras	150/70-17". Llanta 4,25"	150/70-18". Llanta 4,00"	150/70-18". Llanta 4,50"	150/70-17". Llanta 4,25"

MEDIDAS

Cap. depósito	14,5 l	21 l	20 l	20 l
Peso lleno	219 kg	223 kg	234 kg	228 kg
Dist. entre ejes	1.590 mm	1.625 mm	1.509 mm	1.551 mm
Altura asiento	890 mm	910 mm	850 / 870 mm	860 / 880 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

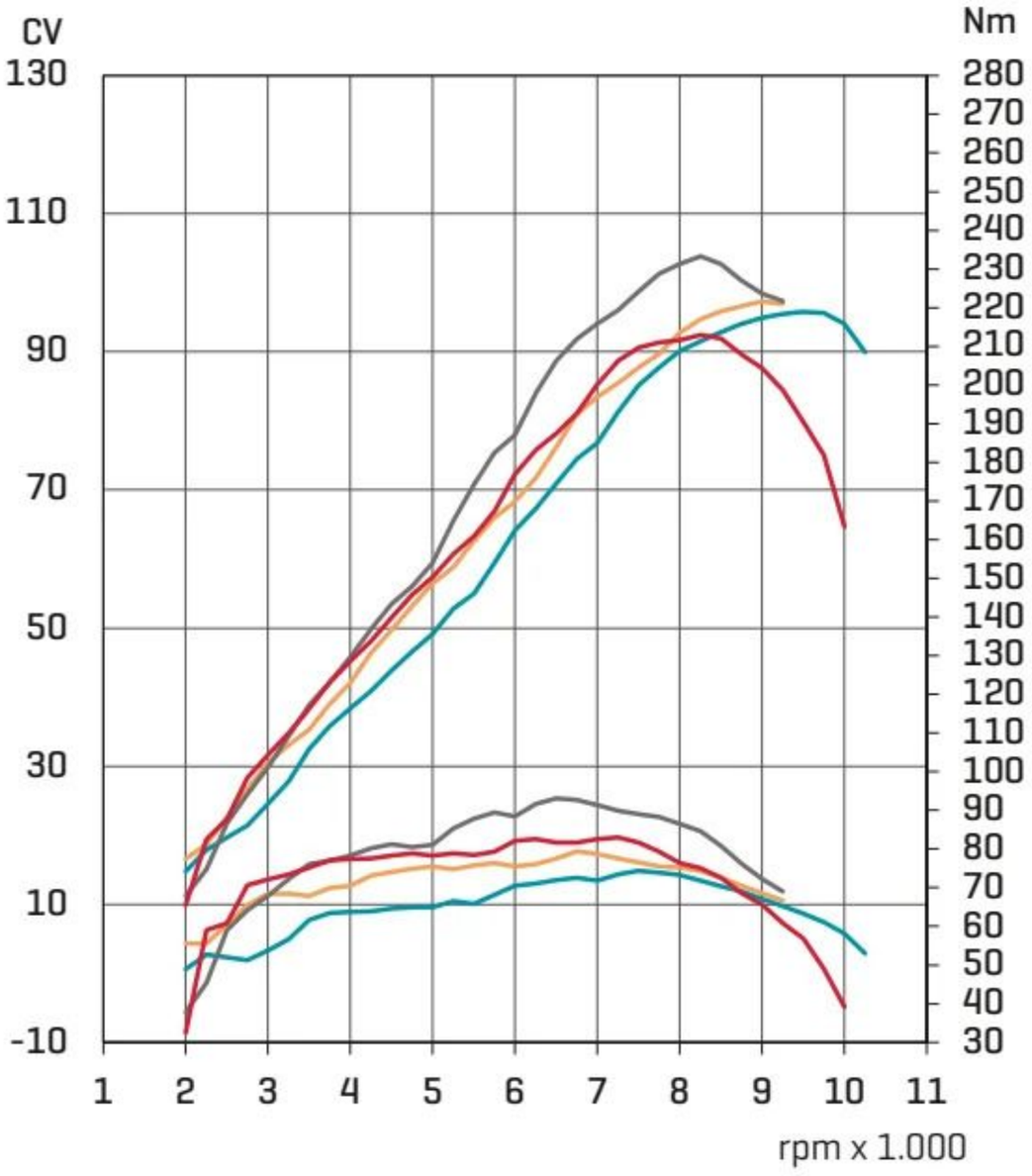
Banco de potencia

BMW F 900 GS
98 CV /(71 kW) a 8.910 rpm // 79 Nm a 6.750 rpm

Ducati DesertX Rally
96 CV /(71 kW) a 9.610 rpm // 74 m a 7.490 rpm

KTM 890 Adventure
104 CV (76 kW) a 8.235 rpm // 93 Nm a 6.580 rpm

Triumph Tiger 900 Rally Pro
101 CV /(74 kW) a 8.410 rpm // 81 Nm a 7.090 rpm



Las cuatro motos son bastante similares en todo lo que respecta a sus motores, con cilindradas semejantes y también un rendimiento parejo. Las cifras declaradas de potencia varían entre los 105 CV y los 110 CV entre 8.500 rpm y 9.500 rpm y la diferencia entre los regímenes de par máximo es de sólo 350 rpm. En el banco las curvas lo confirman, con algunas diferencias en los regímenes máximos a los que gira cada moto, pero con el motor de dos cilindros en V de la Ducati trabajando a un régimen mayor que el del resto. La zona baja y media de las otras tres es casi idéntica, con líneas que no se distinguen prácticamente hasta las 5.000 rpm, que es más o menos la mitad del régimen que alcanzan, con la DesertX siendo la moto que corta más tarde y con todos, especialmente el motor de la BMW, que logran estabilizarse muy bien en la zona final.

Prestaciones

	BMW F 900 GS	Ducati DesertX Rally	KTM 890 Adventure	Triumph Tiger 900 Rally Pro
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	210 km/h	205 km/h	204 km/h	195 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	4,0 s / 65 m	3,6 s / 57 m	3,7 s / 56 m	3,4 s / 54 m
0-400 m	12,1 s / 178 km/h	11,9 s / 179 km/h	12,1 s / 177 km/h	11,6 s / 181 km/h
0-1.000 m	21,9 s / 207 km/h	23,1 s / 199 km/h	23,1 s / 197 km/h	22,9 s / 194 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	3,7 s / 86 m	3,9 s / 89 m	3,6 s / 86 m	4,0 s / 91 m
60-140 km/h	8,1 s / 235 m	8,4 s / 239 m	8,2 s / 236 m	8,9 s / 257 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	9.150 rpm	10.245 rpm	9.325 rpm	9.970 rpm
Velocidad lineal pistón	23,5 m/s	23,0 m/s	21,4 m/s	20,6 m/s
Relación peso/potencia	2,3 kg/CV	2,4 kg/CV	2,1 kg /CV	2,2 kg/CV
Potencia específica	109 CV/l	102 CV/l	117 CV/ l	114 CV/l
PESO				
Peso lleno	225 kg	230 kg	218 kg	234 kg
Reparto (lleno con piloto)	45,0 / 55.0 %	46,0 / 54,0 %	48,7 / 51,3 %	46,8 / 53,2 %
CONSUMO				
Medio	5,2 l/100 km	5,8 l/100 km	5,2 l/100 km	5,1 l/100 km
Autonomía	280 km	360 km	385 km	430 km

Conclusión

La tendencia de uso de las motos trail en el campo esa clara y eso se nota tanto en sus diseños estéticos como en sus configuraciones, y en tener las marcas cada vez más versiones específicas trail endureras. Siempre cuidando mantener su dualidad de uso y el ofrecer una buena respuesta en carretera, así como en uso urbano. Aún con el volumen y el peso que tienen, que nunca hay que descuidar, se muestra muy ágiles en campo y, sobre todo, tienen una suspensión de largo recorrido que ayuda a rendir mejor. No hemos podido tener unidad de prueba de la KTM 890 Adventure en su versión R, la más off road, pero aun así, la 890 Adventure no desmerece en campo frente a sus rivales, lo que da idea de su ADN base "ready to race", con un chasis de respuesta inmediata, y un motor con gran músculo desde medio régimen, una trail polivalente. La nueva F 900 es la que sorprende pues BMW ha dado un carácter muy off road a su moto que antes no tenía y que se aprecia incluso en la estética. Desde la mejor posición, al motor más vivo y la suspensión mejorada, ahora es muy campera, es más dura, ágil y activa para todo uso. La Ducati es una declaración de intenciones de trail enduro con una sensacional suspensión Kayaba que la permiten pilotar con decisión en off road, unido a un motor que le va la marcha, muy a gusto en terrenos abiertos y pistas rápidas, en los que el Desmo pueda girar a su gusto. La Triumph es más poderosa en campo con su aumento de potencia y su sensacional par que dejan guiar la moto con soltura. El chasis ayuda a sentirla ágil y divertida en campo, incluso son su peso, con una amortiguación Showa muy buena, cómoda y sólida. De serie lo lleva todo en su equipamiento.

APRILIA SR GT 125 / HONDA PCX125 / SUZUKI BURGMAN STREET 125EX / SYM JET X 125 / YAMAHA NMAX 125 / ZONTES D125

APUESTA SEGURA

SI TE PREGUNTAS: '¿QUÉ SCOOTER DE 125 ME COMPRARÍA PARA LA CIUDAD?'. QUIZÁS DEBERÍAS PENSAR: '¿QUÉ PRESUPUESTO TENGO?'. AQUÍ TE TRAEMOS SEIS OPCIONES URBANAS Y COMPACTAS QUE RONDAN LOS 3.000 Y 3.500 EUROS; CON LA SEGURIDAD DE QUE, ELIJAS EL QUE ELIJAS, NO TE EQUIVOCARÁS.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES. ACCIÓN: MARCOS ABELENDA, SANTI AYALA, PEPE BURGALETA, DAVID JIMÉNEZ Y SERGIO ROMERO

APRILIA SR GT 125

En su generoso hueco alojamos un casco integral sin problemas y podría guardar algún objeto más, y cuenta con guantera sin cerradura con toma USB, donde cabe un móvil.

El segmento de los scooter de 125 cc domina desde hace muchos años el mercado nacional. Es el mayor pedazo del pastel en el mercado de las dos ruedas y sus modelos suelen copar mes a mes las primeras posiciones en el mercado de las matriculaciones. Su público es el más heterogéneo, porque prácticamente cualquiera puede acceder a uno de ellos, tanto por precio como por permiso de conducir, especialmente desde que se puso en marcha hace ya un par de décadas la convalidación del carnet A1, por el B con tres años de experiencia. De esta forma, estos scooters pueden interesar tanto al experimentado motorista que necesita un vehículo sencillo de movilidad urbana, como para el conductor de coche que se plantea su primera vez sobre dos ruedas.

UN SCOOTER TODOTERRENO, DE USO URBANO, PERO QUE PERMITE ALGUNA INCURSIÓN POR LO MARRÓN

CROSSOVER

Partimos de la base de que este Aprilia juega en otra liga en esta comparativa, ya que se trata del único modelo de un segmento, todavía en construcción, que se ha venido a llamar 'urban adventure' y que en su día puso de moda el Honda X-ADV. En la actualidad, no hay otro scooter 125 con estas características, aunque sí lo ha habido en el pasado y lo tuvo precisamente el Grupo Piaggio con el mítico Typhoon, que venía equipado con ruedas de tacos.

Este nuevo concepto de scooter todoterreno está creado para un uso mayormente urbano, pero que al mismo tiempo permite alguna incursión por pistas sencillas o las míticas 'strade bianche', como se conocen en Italia. Y lo hace, gracias una gran horquilla con barras de 33 mm y un recorrido de 120 mm, acompañado de los Michelin mixtos de 14 y 13 pulgadas que aportan ese agarre extra fuera de lo negro. Pero como te digo, se trata de un scooter pensado para moverse en la ciudad, con una estética deportiva muy reconocible en la firma de Noale y que hereda las siglas SR, con muchos galones en la fábrica italiana.

Ergonómicamente, también es el más peculiar, ya que tiene el asiento más elevado de la comparativa (799 mm)

El PCX tiene el hueco más amplío de la comparativa, con espacio para un integral y un jet pequeño, además de una guantera profunda y sin cerradura en la parte izquierda con puerto USB.

HONDA PCX125

y también el manillar alto, con lo que la posición es más de moto que el resto, aunque el espacio para colocar los pies sea amplio y el pasajero disponga de unas amplías plataformas plegables. El asiento, eso sí, es un pelín duro, pero se remedia el buen tacto de sus suspensiones y lo bien que absorben las irregularidades, ya sea asfalto roto o los badenes propios de la urbe. En lo que también destaca es en las prestaciones, con el motor más potente de la comparativa y eso se nota especialmente en el primer golpe de gas, que deja atrás a sus rivales, y es capaz de mantener una velocidad constante por encima de los 100 km/h sin la sensación de ir ahogado el motor.

SUPERVENTAS

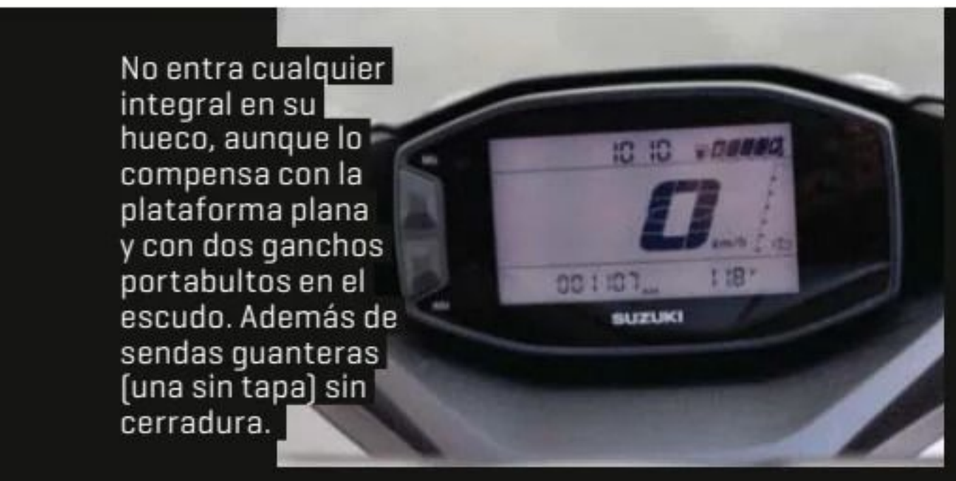
En los últimos años el Honda PCX125 se ha convertido en el rey del mercado, liderando mes a mes la lista de matriculaciones en el sector de las dos ruedas. Y está claro que un éxito mantenido en el tiempo no puede ser fruto de la casualidad. En su caso, ha sido capaz de aunar en un mismo vehículo: compacidad con confort en marcha, buenas prestaciones con economía de consumo, y calidad y equipamiento con un precio contenido. La receta parece sencilla, lo difícil es que te salga un scooter tan redondo como este.

Está creado por y para la ciudad, y eso se nota en sus contenidas dimensiones, que sin embargo tampoco te hacen sentirte encajonado a sus mandos a no ser que seas de talla muy nórdica. Lo que sí se notan son todas sus ventajas en el tráfico rodado. Tiene un chasis extremadamente ágil, que te permite moverte entre los coches sin esfuerzo, y al mismo tiempo es lo suficientemente estable como para que no tengas que preocuparte de los baches y del resto de las trampas que te esperan en la urbe. Cuenta con un amplio asiento y de buen mullido, equipa manillar tradicional y eso hace que la posición de conducción sea bastante erguida, una sensación que aumenta en marcha ya que el frontal está completamente despejado y todo lo ves desde muy arriba.

Se nota la calidad de sus acabados, marca de la casa de Honda, quizás por eso sorprende más que en el eje poste-

LA RECETA DEL ÉXITO ES SENCILLA, LO DIFÍCIL ES QUE TE SALGA UN SCOOTER TAN REDONDO COMO EL PCX

SUZUKI BURGMAN STREET 125EX



No entra cualquier integral en su hueco, aunque lo compensa con la plataforma plana y con dos ganchos portabultos en el escudo. Además de sendas guanteras (una sin tapa) sin cerradura.

rior equipe freno de tambor. Es cierto que es suficiente para detener con seguridad este scooter compacto, y más teniendo en cuenta lo bien afinado que está el ABS en su caso, pero no tiene el mismo tacto que podría tener un disco. Más allá de sus prestaciones y de su buena aceleración, si por algo destaca su contrastado monocilíndrico es por su suavidad y su escasa rumorosidad, que ahondan en ese confort en marcha.

EVOLUCIÓN

Hace un par de cursos Suzuki tomó una decisión trascendental en su gama de scooter, cuando optó por mutar su saga más legendaria de vehículos automáticos. El apellido Burgman era sinónimo de GT en cualquiera de sus cilindradas. Un scooter de grandes dimensiones, destacando por encima de todo su inmenso asiento, una notable protección aerodinámica y una capacidad de carga incomparable bajo el asiento. Hoy en día, la versión de 400 cc mantiene aquella voluminosa esencia, mientras que esta 125 cc se ha transformado en un scooter utilitario y de aires minimalistas. Ahora acompañado de la denominación Street EX, lo que nos hace pensar que quizás Suzuki se guarde bajo la manga volver a comercializar una versión más GT en la cilindrada convalidada. Veremos...

Entre tanto, el nuevo Burgman es un modelo más pequeño, más urbano, y sobre todo, más económico. De hecho, el más barato de los seis scooter de la comparativa y el que tiene unas prestaciones más limitadas. Su mecánica es también sencilla, con un monocilíndrico de refrigeración por aire que es el único que se queda por debajo de los 10 CV de potencia. Lo corrige con una buena aceleración desde muy bajas vueltas, aunque para encontrar velocidades más altas, sí que necesita más tiempo y más metros.

Donde encuentra su hábitat natural es entre el tráfico de la ciudad. Y ahí sí que destaca su ligereza. Es el menos pesado de los seis con diferencia y su chasis se comporta con absoluta agilidad. Como decía, no tiene el hueco que tenían sus hermanos de saga, y no todos los cascos integrales

EL BURGMAN SE HA TRANSFORMADO EN UN SCOOTER URBANO, UTILITARIO Y DE AIRES MINIMALISTAS

En su interior apenas cabe un casco integral, pero en el hueco también encontramos un práctico interruptor cortacorrientes. Y una guantera en el lado izquierdo del escudo.

SYM JET X 125

caben bajo el asiento. A cambio, es el único con plataforma plana y gancho portabultos que ofrece una capacidad extra. Además, cuenta pedal de arranque de emergencia, con el que también hace la diferencia y es el que más cerca se queda de bajar de la barrera de los 3.000 euros.

ALTOS VUELOS

La saga Jet tiene ya pedigrí en nuestro país, desde que se estrenó el primero modelo con esa denominación, hace ya más de una década. Lo que empezó siendo un pequeño urbanita (Jet 14), ágil y económico, se acabó desdoblando en el este espectacular Jet X 125, cuya versión ya ha superado al primero en ventas, a pesar de que se trata de un scooter más sofisticado (y caro). Por ponerlo en perspectiva, a día de hoy es el segundo modelo más matriculado de SYM, sólo por detrás del superventas Symphony 125. Palabras mayores si tenemos en cuenta que la firma taiwanesa se sitúa en el top 5 de marcas más vendidas en nuestro país.

Un modelo realmente compacto y ágil, que sin embargo destila un aspecto deportivo en su diseño, con las líneas de su carenado muy marcadas, y una cúpula baja y tintada que refuerza ese lado más racing. Si buscamos uno de los puntos fuertes de este modelo lo encontramos en la frenada, siendo muy efectiva y con un ABS que actúa realmente bien en ambos ejes, calzada con llantas de 14 pulgadas. Aportando ese plus de seguridad que agradece especialmente el cliente que llega desde las cuatro ruedas, y al que se añade un gadget de serie muy peculiar y útil, y es el encendido automático de las luces de emergencia, en frenadas bruscas. Es más grande de lo que parece, al menos cuando te subes de uno de sus rivales y te montas en él, y quizás por eso sea más perezoso en el primer golpe de gas.

Dentro del catálogo de SYM, este Jet X 125 se situaría en el segmento premium, con un equipamiento superior al de la media de la gama. No hay más que ver lo que trae de serie: sistema de contacto sin llave 'keyless' que permite abrir también el juego y que incluye alarma de seguridad,

CUENTA CON UNA FRENADA MUY EFECTIVA Y UN ABS QUE ACTÚA REALMENTE BIEN EN AMBOS EJES

YAMAHA NMAX 125

Tiene espacio más que suficiente para un casco integral, pero hay que colocarlo boca abajo. El hueco y el depósito de gasolina se abren desde sendos botones independientes del pomo de contacto.

iluminación full-LED, o un cuadro de instrumentos muy completo, entre otras cosas. Y todo con la habitual relación calidad-precio propia de la firma taiwanesa.

ALTERNATIVA

Cerca de cumplir su primera década en el mercado, el Yamaha NMAX vive su mejor momento. Lanzado en 2015 con la intención de plantar cara al todopoderoso Honda PCX cuando los scooter compactos se convirtieron en los reyes del mercado, siempre ha estado en la parte alta de las matriculaciones, pero nunca llegó a liderar la tabla. Justo lo que está consiguiendo este curso.

CUANDO YAMAHA UTILIZA EL APELLIDO 'MAX' EN SUS SCOOTER NO SE ANDA CON MEDIAS TINTAS

Y es que, en el acumulado de los cinco primeros meses, el NMAX lidera el ranking absoluto por delante del PCX y en este 2024 podría producirse el deseado 'sorpasso' de la fábrica de Iwata.

Al margen de lo que digan los números, que dicen mucho cuando hablamos de un duelo tan igualado, estamos ante uno de los scooters más completos y mejor equipados, sino el que más, de la categoría. Yamaha ya había demostrado en el pasado que cuando utiliza el apellido 'MAX' en uno de sus modelos no se anda con medias tintas. En este pequeño urbanita se reconocen las líneas deportivas de los aclamados TMAX y XMAX, y con el que entre otras cosas, quiere captar tanto al usuario joven que busca ese toque sport, pero también al que quiere un modelo asequible y fácil de usar, con la máxima calidad posible. A sus mandos todo parece sencillo, tanto en ciudad como en el extrarradio, en cuyas circunvalaciones también se desenvuelve sin problemas.

Es cierto que el NMAX se sitúa en la horquilla alta de precios en esta comparativa, pero se justifica con un equipamiento de gama alta: con llave de proximidad, control de tracción, función start&stop y conectividad total a través de la app MyRide. Y si a todo esto le unimos un chasis rígido y manejable, y un motor que ha logrado

Como en el caso del NMax el casco integral hay que colocarlo en posición invertida para que cierre el asiento. Su cuadro de instrumentos futurista es de lo más completo de la comparativa.

ZONTES D125

la velocidad punta más alta de la comparativa (108 km/h), no nos extraña que pueda convertirse en la alternativa en ventas del hasta hace poco intocable Honda PCX.

CON ASPIRACIONES GT

Como en el caso del Aprilia SR, este Zontes se sitúa a medio camino de lo que se puede considerar un scooter compacto y un verdadero GT o, si me apuras, hasta un sport turismo. Dimensiones en mano, se trata del modelo más corpulento de la comparativa, el de mayor distancia entre ejes y el más pesado. Pero tiene sentido ya que toma la base de su hermano mayor de 350. En cualquier caso, ese tamaño extra no se traduce en un vehículo más torpón, tampoco le resta maniobrabilidad, de hecho, es el que de menor altura tiene del suelo al asiento, facilitando los movimientos en parado.

Quizás sí se note que es un poco más lento en el primer golpe de gas que los pequeños compactos con los que le hemos enfrentado, aunque una vez coge velocidad de crucero se muestra muy estable en marcha. Donde no encuentra competencia es en la protección frente al aire, al ser más voluminoso, pero también gracias a su pantalla regulable en altura. Y eso se traduce en confort en marcha, no tanto en las vías urbanas como fuera de ellas.

Como no podía ser de otra forma, y esto es marca de la casa de cualquier vehículo Zontes, tecnológicamente se sitúa a la vanguardia. No hay más que ver su pantalla TFT a color con cuatro modos de visualización, en la que se muestra multitud de información, como el sistema de monitorización en tiempo real de los neumáticos, activándose alarmas si se produce un desinflado rápido de uno de los neumáticos o por sobrecalentamiento. Otra posibilidad que ofrece la pantalla TFT es la función 'Screen Mirroring' que clona la imagen de la pantalla del móvil visualizando de este modo cualquier aplicación, incluyendo la del navegador GPS. **M**

TECNOLÓGICAMENTE ESTE ZONTES SE SITÚA A LA VANGUARDIA DE LOS SCOOTERS COMPACTOS

Técnica

Datos oficiales

	Aprilia SR GT 125	Honda PCX125	Suzuki Burgman Street 125EX	SYM Jet X 125	Yamaha NMax 125	Zontes D125
PRECIO	3.499 €	3.360	3.099 €	3.399 €	3.499 €	3.487 €
CILINDRADA	125 cc	125 cc	124 cc	124,6 cc	125 cc	124,7 cc
POTENCIA dec.	11 kW (14,8 CV)	9,2 kW (12,5 CV)	6,3 kW (8,6 CV)	9,5 kW (12,7 CV)	9,0 kW (12,2 CV)	10,8 kW (14,5 CV)
VELOCIDAD máx.	104 km/h	104 km/h	101 km/h	106 km/h	108 km/h	103 km/h
PESO lleno	151 kg	130 kg	112 kg	141 kg	130 kg	163 kg

MOTOR

Motor	1 cil. Refr. Líquida	1 cil. Refr. Líquida	1 cil. Refr. por aire	1 cil. Refr. Líquida	1 cil. Refr. Líquida	1 cil. Refr. Líquida
Distribución	SOHC, 4 V	SOHC, 4 V	SOHC 2 V	SOHC, 4 V	SOHC, 4 V	SOHC, 4 V
Diámetro x carrera	52,0 x 58,7 mm	53,5 x 55,5 mm	52,5 x 57,4 mm	52.4 x 47.8 mm	52,0 × 58,7 mm	52 x 58,7 mm
Cilindrada	125 cc	125 cc	124 cc	124,6 cc	125 cc	124,7 cc
Compresión	N.d.	11,5:1	10,3:1	N.d.	"	12,0:1
Potencia máx. dec.	11 kW (14,8 CV) a 8,750 rpm	9,2 kW (12,5 CV) a 8.750 rpm	6,3 kW (8,6 CV) a 6.500 rpm	9,5 kW (12,7 CV) a 8.000 rpm	9,0 kW (12,2 CV) a 8.000 rpm	10,8 kW (14,5 CV) a 8.250 rpm
Par máx. dec.	12 Nm a 6,500 rpm	11,8 Nm a 6.500 rpm	10 Nm a 5.500 rpm	11,5 Nm a 6.500 rpm	11,2 Nm a 6000 rpm	12,8 Nm a 6.500 rpm
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Embrague:	Centrífugo;	Centrífugo;	Centrífugo;	Centrífugo;	Centrífugo;	Centrífugo;
Cambio	Variador centrífugo:	Variador centrífugo:	Variador centrífugo:	Variador centrífugo:	Variador centrífugo:	Variador centrífugo:
Transmisión sec	Engranajes	Engranajes	Engranajes	Engranajes	Engranajes	Engranajes

CHASIS

Chasis	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero
Basculante	Motor portante	Motor portante	Motor portante	Motor portante	Motor portante	Motor portante
Geometría	N.d.	27°/ 80 mm	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Suspensión del.	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica
Diámetro barras/Recorrido	33 mm / 120 mm	31 mm / 89 mm	N.d.	N.d.	N.d. / 100 mm	N.d. / 105 mm
Reglajes	No tiene	No tiene	No tiene	No tiene	No tiene	No tiene
Suspensión tras./Recorrido	Doble amortiguador / 102 mm	Doble amortiguador / 95 mm	Mono-amortiguador	Doble amortiguador	Doble amortiguador / 85 mm	Doble amortiguador / 92,5 mm
Reglajes	Precarga	No tiene	No tiene	Precarga	No tiene	Precarga
Freno del.	1 dIsco de 260 mm	1 dIsco de 220 mm	1 dIsco	1 disco de 260 mm	1 dIsco de 230 mm	1 dIsco de 265 mm
Pinzas	2 pistones	2 pistones	1 pistón	2 pistones	1 pistón	2 pistones
Freno tras	1 disco de 220 mm	Tambor 130 mm	Tambor	1 disco 220 mm	1 dIsco de 230 mm	1 dIsco de 265 mm
Pinza	Un pistón	Leva simple	N.d.	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	CBS / No	Estándar / No	CBS / No	Estándar / No	Estándar / No	Estándar / No
Rueda del.	110/80 - 14"	110/70-14". Llanta 2.75"	90/90 -12"	100/90-14"	110/70-13"	100/80-14"
Rueda tras	130/70 - 13'"	130/70-13". Llanta 3.50"	100/80 - 12"	110/80-14"	130/70-13"	120/70-14"

MEDIDAS

Cap. depósito	9 l	8,1 l	5,5 l	7,5 l	7,1 l	12 l
Peso lleno	N.d.	130 kg	112 kg	132 kg	131 kg	148 kg
Dist. entre ejes	1.350 mm	1.315 mm	1290 mm	1.355 mm	1.340 mm	1.390 mm
Altura asiento	799 mm	764 mm	788 mm	770 mm	765 mm	748 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

Aprilia SR GT 125
11 kW (14,8 CV) a 8.750 rpm
12 Nm a 6.500 rpm

Honda PCX125
9,2 kW (12,5 CV) a 8.750 rpm
11,8 Nm a 6.500 rpm

Suzuki Burgman Street 125EX
6,3 kW (8,6 CV) a 6.500 rpm
10 Nm a 5.500 rpm

SYM Jet X 125
9,5 kW (12,7 CV) a 8.000 rpm
11,5 Nm a 6.500 rpm

Yamaha NMax 125
9,0 kW (12,2 CV) a 8.000 rpm
11,2 Nm a 6.000 rpm

Zontes D125
10,8 kW (14,5 CV) a 8.250 rpm
12,8 Nm a 6.500 rpm

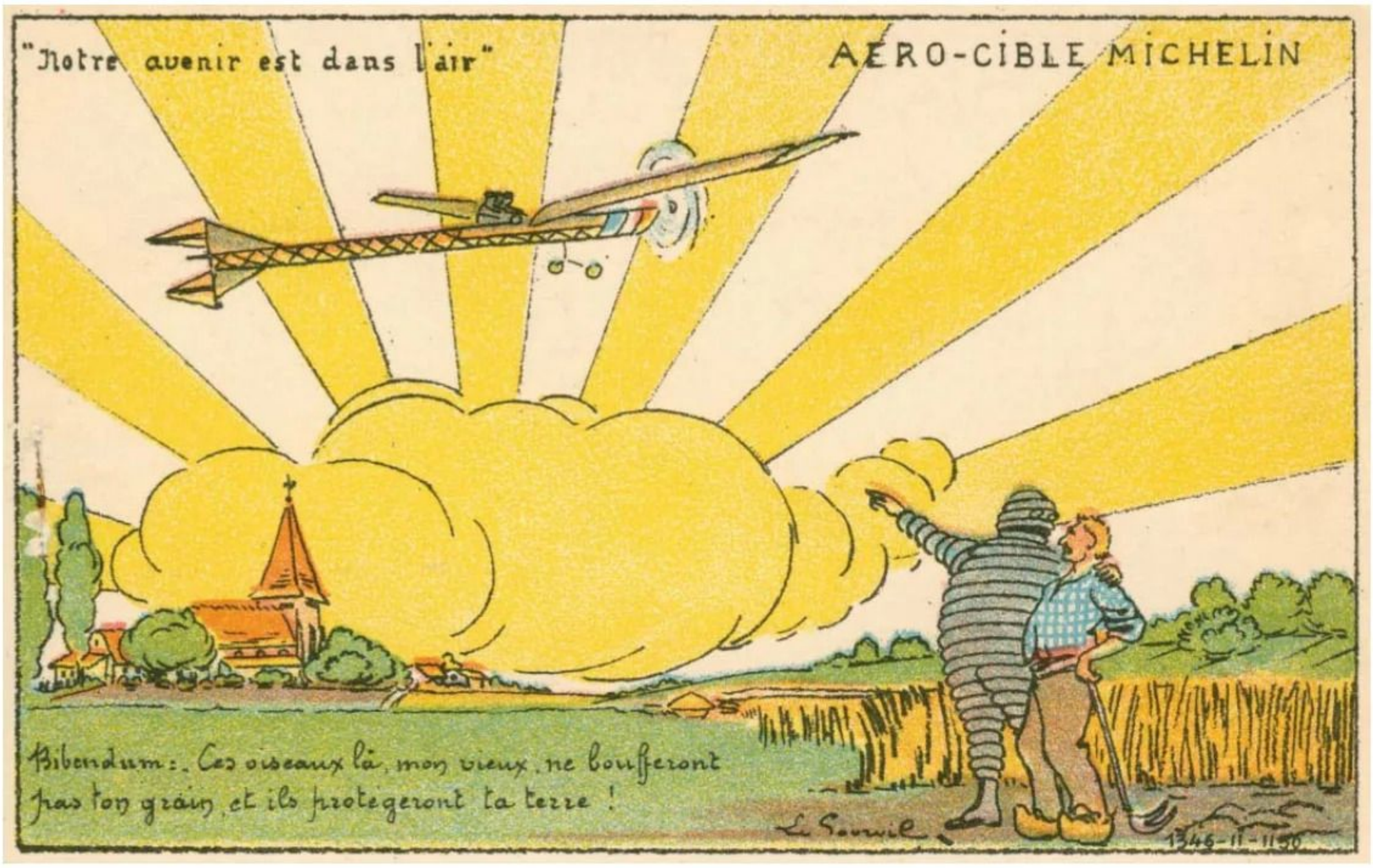
Estos compactos 125 comparten una mecánica bastante homogénea, salvo en el caso del Suzuki que está refrigerado por aire. El resto equipa un pequeño monocilíndrico de agua y 4 válvulas. Más diferencias encontramos en cuanto a las prestaciones, ya que mientras el Aprilia y el Zontes tienen una potencia máxima cercana al límite del A1, el Honda, el SYM y el Yamaha cuentan con mayor margen, y como su peso es ostensiblemente menor, tampoco hay tantas diferencias en cuanto a aceleraciones y recuperaciones, donde se sitúan un paso por encima el SR GT. La velocidad máxima se la anota el NMax (108 km/h), el menor consumo el Burgman (2,6 l) y la mayor autonomía del D125.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

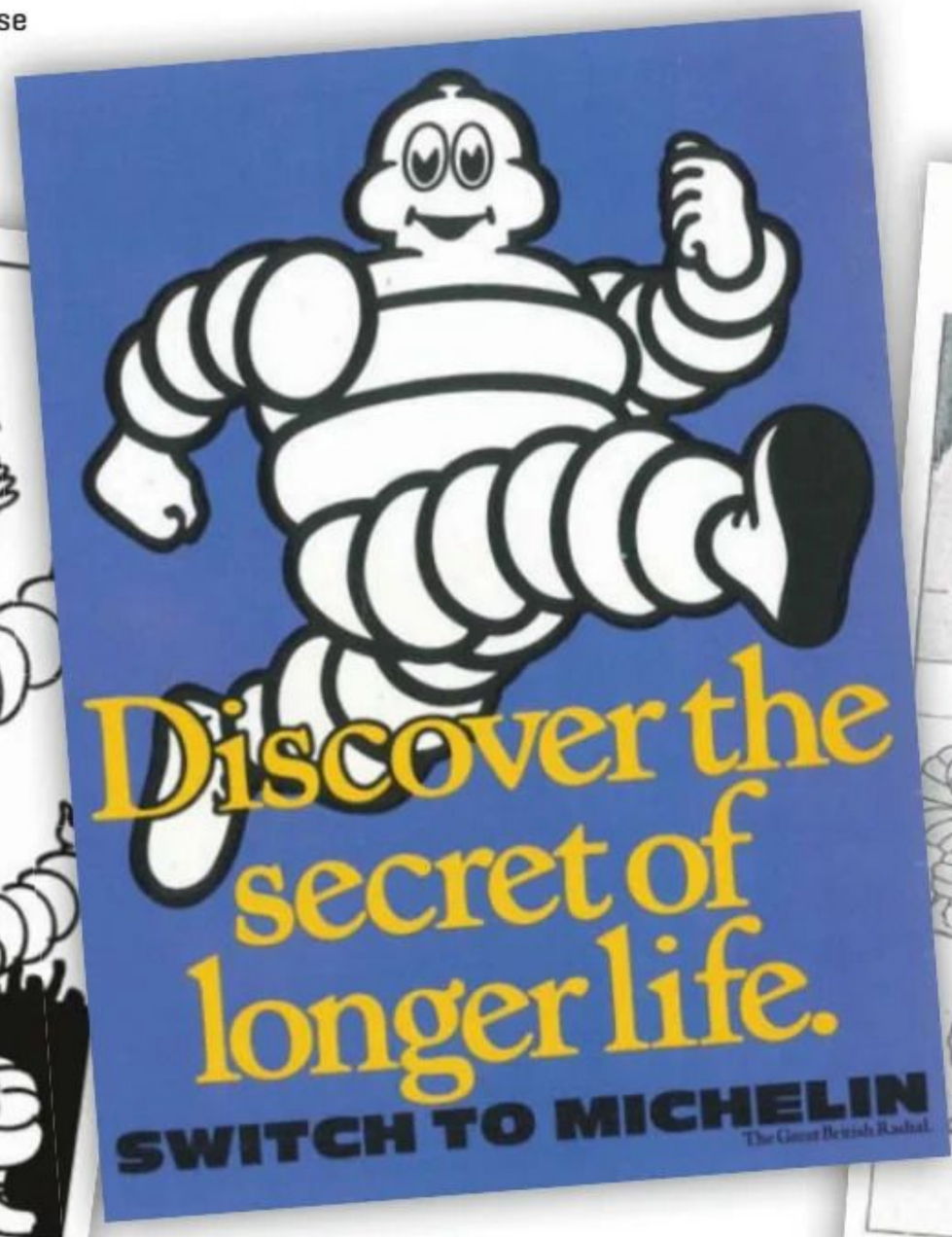
	Aprilia SR GT 125	Honda PCX125	Suzuki Burgman Street 125EX	SYM Jet X 125	Yamaha NMax 125	Zontes D125
VELOCIDAD MÁXIMA						
Real	104 km/h	104 km/h	101 km/h	106 km/h	108 km/h	103 km/h
ACELERACIÓN						
0-60 km/h:	4,9 s / 39 m;	7,0 s / 75 m	6,6 s / 83 m	8,6 s / 76 m	7,0 s / 68 m	8,1 s / 75 m
0-200 m:	13,3 s / 82 km/h;	13,2 s / 82 km/h	12,7 s / 76 km/h	12,3 s / 83 km/h	13,6 s / 83 km/h	14,3 s / 82 km/h
0-400 m:	21,4 s / 99 km/h;	21,2 s / 95 km/h	21,5 s / 87 km/h	20,3 s / 97 km/h	21,4 s / 96 km/h	29,7 s / 98 km/h
RECUPERACIÓN						
50-70 km/h:	4,1 s / 71 m;	4,3 s / 36 m	4,5 s / 78 m	6,1 s / 106 m	5,6 s / 92 m	4,9 s / 82 m
50-90 km/h:	12,0 s / 246 m;	13,7 s / 210 m	34,2 s / 786 m	15,5 s / 317 m	16,0 s / 302 m	14,2 s / 292 m
PESO						
Peso lleno	151 kg	130 kg	112 kg	141 kg	130 kg	163 kg
Reparto (lleno con piloto)	41,5 / 58,5 % (38,8 / 61,2)	42,8 / 57,2 % (40,2 / 59,8)	39,8 / 60,2 % (37,7 x 62,3)	41,5 / 58,5 % (39,9 / 60,1)	42,2 s / 57,8 m % (40,3 / 59,7)	47,3 / 52,3 %
CONSUMO						
Medio	3,1 l/100 km	2,9 l/100 km	2,6 l/100 km	3,2 l/100 km	3,0 l/100 km	3,3 l/100 km
Autonomía	290 km	279 km	212 km	234 km	237 km	364 km

Conclusión

Los seis modelos de esta comparativa son scooter urbanos por excelencia. Compactos y polivalentes, pero sobre todo capaces de moverse como pez en el agua por el siempre complicado tráfico rodado de las ciudades; y con posibilidades de salir de sus muros por alguna vía interurbana y rodar por sus circunvalaciones. Dentro de esta amalgama de versiones que hemos comparado, el pequeño Suzuki Burgman Street 125EX sería el más ratonero y el que más cómodo se siente dentro de la urbe; en el otro extremo se situarían el Aprilia SR GT 125 y el Zontes D125, de mayores dimensiones y con posibilidades de encontrar otra faceta más allá de la urbana. Los más equilibrados serían el Honda PCX125, el SYM Jet X 125 y el Yamaha NMAX 125, que son también los que aparecen en la parte más alta del ranking de matriculaciones, y que a día de hoy se disputan los dos japoneses. En ese punto medio está ahora el éxito de un mercado clave y cada vez más competido. Y por lo que parece, estos scooter contenidos de tamaño y con ruedas de 13 y 14 pulgadas, han usurpado el trono a los que no hacen tanto fueron los reyes del mercado español, el Honda Scoopy o el KYMCO Agility City, que calzaban llantas de 16.



Salvo la aeronáutica, en La-sarte han fabricado toda clase de productos Michelin.



Bibendum siempre ha sido la representación de Michelin, en sus más variadas facetas.

MICHELIN CUMPLE 90 AÑOS EN ESPAÑA

CONCENTRADO EN LAS MOTOS

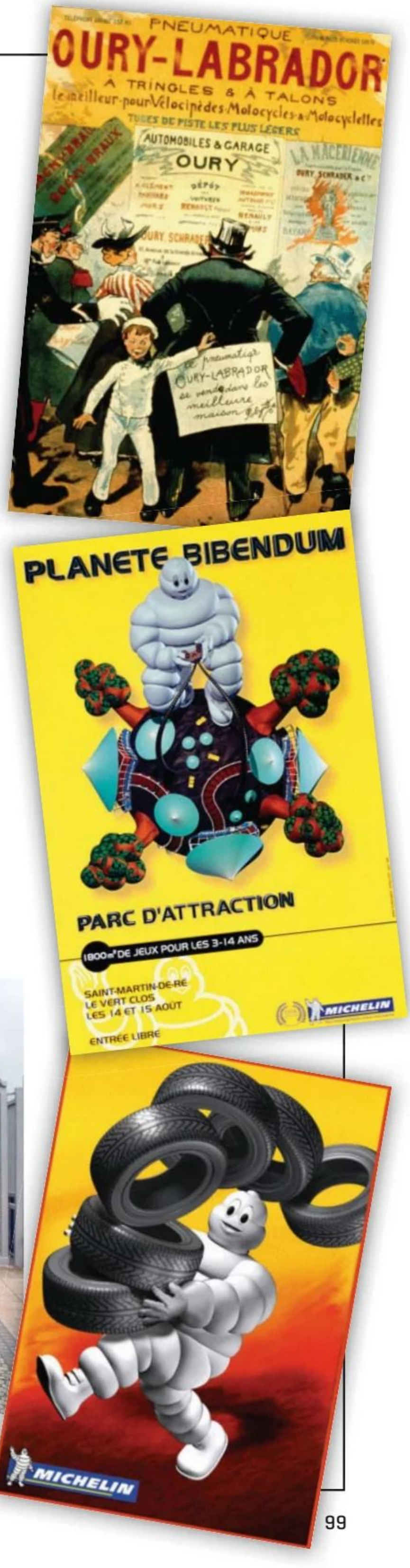
LA FÁBRICA DE MICHELIN EN LA LOCALIDAD GUIPUZCOANA DE LASARTE HA CUMPLIDO 90 AÑOS, TODO UN ACONTECIMIENTO PARA UNA FACTORÍA DE LA QUE ACTUALMENTE SALEN LOS NEUMÁTICOS DE MOTO DE MAYORES PRESTACIONES DE SU GAMA.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **MICHELIN.**

En el año 1889, los hermanos André y Edouard Michelin fundaron una empresa para fabricar neumáticos para los incipientes vehículos. Tan sólo había pasado un año desde que John Boyd Dunlop había patentado el primero para una bicicleta basándose en el proceso de vulcanización del caucho, que se había descubierto a mediados de siglo. Han pasado 135 años desde entonces y Michelin se ha convertido en un gigante del sector con una intensa relación con nuestro país, que precisamente se inició con la creación de su primera factoría en nuestro país en Lasarte, una ubicación elegida por su proximidad a Francia en una zona de amplia implantación industrial.

1934: El 24 de enero de 1934 nació el primer neumático de esta fábrica, un modelo de turismo de medida 4,75" x 18". Desde entonces la fábrica de Lasarte se ha convertido en una referencia en la zona, en la que han trabajado cerca de 9.000 personas, y que en la actualidad cuenta con 490 empleados. La firma cuenta en España con otras tres fábricas y un Centro de Investigación y Experiencias situado en Almería.

Aunque Lasarte se ha especializado en la fabricación de neumáticos de moto, desde sus orígenes ha fabricado prácticamente todo tipo de modelos, los únicos que se le han escapado son los de avión. Actualmen-



100 AÑOS DE LA "CAMPAÑA DEL CERDO"

Una de las peculiaridades de Michelin ha sido siempre el destacar en algo tan importante como es la comunicación. No hay duda que si hay una imagen ligada al mundo del neumático es su famoso Bibendum, que nació en el siglo XIX. En 1894 Michelin estuvo presente en la Exposición Universal de Lyon, donde habían colocado una pila de neumáticos, Édouard Michelin le dijo a su hermano André que con brazos parecería un hombre!. Más tarde encargo al diseñador O'Galop, que sustituyera un cartel para una cervecería de un hombre sosteniendo un gran vaso de cerveza por uno hecho de neumáticos. El eslogan era la frase "Nunc est bibendum, que nació en 1898.

Otro momento peculiar tuvo lugar en 1924, cuando los autobuses de París seguían rodando con ruedas macizos. Michelin puso a disposición de los parisinos varios vehículos propios equipados con neumáticos para demostrar que eran más cómodos. El punto culminante fue la liberación de los cerdos de un camión en la plaza de la Concordia, al que se subieron un grupo de personas para protestar porque los animales viajaban más cómodos que si fuesen en autobús. Dos años más tarde, todos los autobuses de París equipaban neumáticos.

"Nunc est bibendum!!" (¡¡ahora bebamos!!), así se inició la campaña publicitaria de Michelin creando el personaje, Bidendum, que le sigue acompañando.

te, tras la última reorganización industrial la fábrica juega un importante rol como polo de innovación en la fabricación de neumáticos de moto de altas prestaciones tanto para carretera como para circuito. De hecho, más allá de la fabricación de los neumáticos, se ha expandido a otras áreas y en este momento, una de sus actividades principales es también el desarrollo y fabricación de nuevos tejidos para las carcasas y cinturas, de las que es uno de los principales proveedores de la marca a nivel mundial en grandes formatos.

La factoría de Lasarte sigue la filosofía de la marca en lo que respecta a la innovación. El grupo Michelin dedica 1.200 millones de euros al año en sus 9 centros

¿Cómo se fabrica un neumático?

El proceso de fabricación de un neumático sigue en la actualidad la misma pauta que en el pasado, pero con la diferencia de la automatización de los trabajos y el absoluto control de todas las fases. Un neumático básicamente consta de un anillo metálico que forma el cierre, sobre el que se arrollan una serie de mallas y que finalmente se recubre de goma. Su fabricación, por tanto, sigue estos pasos. Actualmente todas las operaciones mecánicas son realizadas por máquinas, con materiales que son suministrados por robots autoguiados controlados de manera informática por programas que controlan la cadena de suministro, requerimientos de fabricación, etc. En Lasarte se producen también las lonas textiles que forman la carcasa y las cinturas, incluso las de un único hilo que se arrollan a 0 grados perpendiculares a las carcasas radiales. Una primera máquina encaja la carcasa, todavía lisa, sobre los anillos de cierre, sella la unión y deforma la estructura hasta que tiene la forma del neumático. Posteriormente se unen las lonas de las cinturas en la parte exterior de la carcasa, y el neumático pasa a ser recubierto de goma.

El material de la goma llega a la fábrica en forma plástica y pasa por unas máquinas que lo extrusionan como si fuesen churros, creando un cilindro continuo. Como hay neumáticos que tienen varios tipos de goma, en Lasarte disponen de diversas bocas

de salida que permiten combinarlas. Michelin utiliza un sistema denominado 2CT que tiene un compuesto de goma en toda la superficie de la banda de rodadura, sobre el que se coloca otro más blando en los laterales. El proceso se realiza de manera automática, de manera que ambos compuestos se superponen en una banda que se calienta para lograr su perfecta unión. El siguiente proceso es colocar la banda de rodadura sobre la estructura creada y llevarla al molde que calienta y vulcaniza el caucho. Al mismo tiempo se forman los huecos del dibujo y las diferentes leyendas situadas en los hombros. Actualmente Michelin fabrica moldes con impresión 3D, que permiten por ejemplo dibujos con mayor anchura en la parte interior para mejorar la evacuación de agua cuando el neumático se desgasta. Todos los procesos son controlados con múltiples sensores que aseguran la homogeneidad de la producción, de manera que los operarios tienen que controlar los procesos, pero no realizar trabajos mecánicos, que son operados por robots. El único punto en el que intervienen es el control de calidad visual al finalizar la fabricación de cada neumático.

LA FÁBRICA DE MICHELIN EN LASARTE, ESPECIALIZADA EN MOTOS, CUMPLE 90 AÑOS

de I+D en los que trabajan 6.000 empleados, lo que supone el 5 % de su plantilla. A lo largo de la historia la firma ha hecho aportaciones significativas en el desarrollo de los neumáticos de moto como la estructura radial de la carcasa o las bandas de rodadura multicompuesto, con un enfoque actual hacia la sostenibilidad que ha incluido la utilización de más del 50 % de media de materiales renovables y reciclados, un 49 % delante y un 53 % detrás, en los nuevos neumáticos de MotoE.

Algunas aportaciones tecnológicas de la factoría de Lasarte han sido la implantación de vehículos autoguiados para el aprovisionamiento de las máquinas de fabricación de neumáticos de moto, o el diseño de un nueva máquina de fabricación de neumáticos radiales, que permite construir más de 12.000 toneladas de neumáticos al año. Es la referencia mundial del segmento de moto sport, carretera y off road, del que exporta más del 90 % de su producción, principalmente a Europa y América, ya que fabrica los neumáticos de moto de altas prestaciones tanto para carretera como para circuito, incluyendo los que se utilizan en los campeonatos nacionales e internacionales, excepto los de MotoGP. La parte del león de la producción se la reparten los segmentos sport turismo, con 46,4 % de las unidades fabricadas, deportivo y circuito, un 32,1 %, y en menor medida: trail 9,4 %, off road, 3,9 %, custom 3,8 %, competición, 2,2 %, y scooter, con un 2,2 %. **M**

LAS MIL CARAS DE LA YAMAHA XSR900 GP

TU ÍDOLO ERES TÚ

CON LA NUEVA XSR900 GP HA DADO VIDA A LOS SUEÑOS DE MUCHOS AFICIONADOS QUE VEN EN ESA MOTO CON EL ASPECTO DE UNA 500 CC DE GRAN PREMIO DE LOS AÑOS 80 LA VIVA IMAGEN DE LA QUE LLEVABAN LOS AMERICANOS DE SUS EQUIPOS OFICIALES, PERO HACERLA CAMBIAR ES BIEN SENCILLO COMO HAN DEMOSTRADO EN LA SECCIÓN "BACK TO THE PADDOCK" DE YARD BUILT.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.** FOTOS: **YAMAHA.**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Escanea el código QR

7
4
GP
FASTER
SONS
YAMAHA

LAS MIL CARAS DE LA YAMAHA XSR900 GP

Rodando en el entorno del Wheels & Waves, disfrutamos del variado paisaje, su cambiante clima, tuvimos contacto con los habitantes locales, y disfrutamos del excelente trabajo "Back to the Paddock" desarrollado con estas ocho Yamaha XSR900 GP.

No cabe duda que una de las motos que más impacto mediático ha tenido este año entre los nuevos modelos 2024 ha sido la Yamaha XSR900 GP. No es que se trate de un modelo completamente nuevo, básicamente aprovecha la plataforma de las tricilíndricas de 900 cc Yamaha como la MT-09, y sobre todo, la XSR900. Sobre ella se ha creado una moto deportiva a la vieja usanza, con carenado, colín, una posición de conducción más deportiva y unas suspensiones más acordes con su nueva función. A esto, hay que sumar la decoración de las motos del equipo oficial en el Mundial de aquella época, algo que en alguna ocasión se ha realizado con modelos deportivos, pero normalmente contemporáneos con las motos que la lucían, y que parecía ya en desuso.

Hace unos meses ya tuvimos la oportunidad de realizar una primera toma de contacto con la XSR900 GP, pero ahora Yamaha ha aprovechado la celebración del famoso Wheel & Waves que se celebra en Biarritz, un evento enfocado a las motos preparadas y su entorno, para demostrar que este modelo puede ir más allá de una sola decoración. Hace unos meses, la sede de Yamaha en Europa decidió pedir a sus principales sedes que realizaran la versión de la XSR900 GP que ellos consideraran que tenía más arraigo en su país, y a la invitación acudieron además de la propia sede europea, las de Francia, Italia, Escandinavia, Gran Bretaña, Alemania, y por supuesto, España. Se han creado ocho motos que evocan diferentes épocas y tributan a otros tantos campeones, y con las que hemos tenido la oportunidad de rodar durante varios días, no sólo para volver a comprobar las virtudes de esta moto, sino también para participar en el famoso Punks Peak, una carrera de un cuarto de milla que se celebra en la montaña de Jaizkibel que conecta las localidades guipuzcoanas de Hondarribia y Lezo cerca de la costa, un lugar con unas vistas del Cantábrico envidiables.

LA XSR900 GP ES UNA MOTO SIMPLE Y MODERNA, ACORDE CON LOS TIEMPOS DE HOY

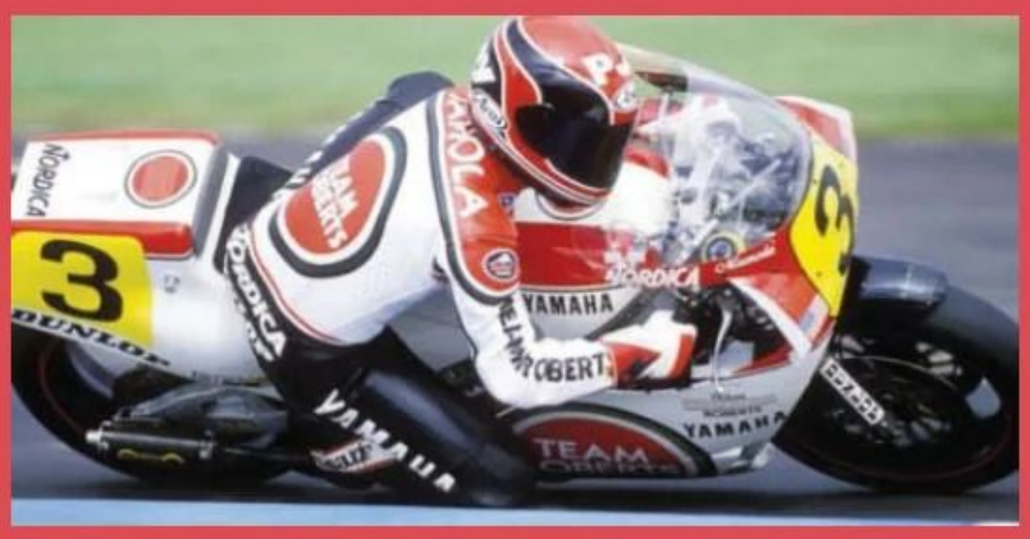
OCHO SON UN EJEMPLO

Y del proyecto al hecho, la verdad es que han tenido que pasar sólo unos meses, las ocho motos de los siete países que apostaron por la idea las teníamos expuestas en las afueras de Biarritz, cada una con su bagaje histórico particular a sus espaldas. Como no hubiese podido ser de otra manera, la de nuestro país rememoraba las hazañas de Joan Garriga en el final de los ochenta jugándose el título de 250 cc

En ruta con todas las XSR900, disfrutando de la carretera y las motos a pesar de la inoportuna lluvia que nos acompañó.

YAMAHA EUROPA YZR500 1987 DEL EQUIPO ROBERTS LUCKY STRIKE

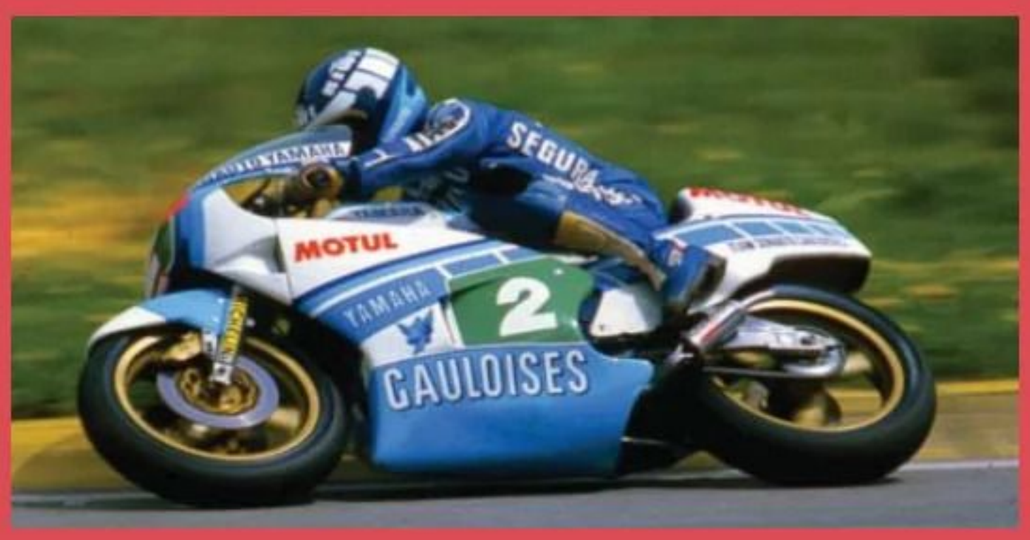
PILOTADA POR **RANDY MAMOLA**.



Tras retirarse a finales de 1983, Kenny Roberts inició sus actividades como propietario de equipos de carreras con Yamaha, primero en 250 cc y ya en 1986 creando su equipo para el Mundial de 500 cc. El equipo oficial pilotado por Giacomo Agostini tenía el patrocinio de Marlboro, y Roberts logró el de una empresa rival, decorando sus motos con el círculo rojo de Lucky Strike, unas motos que se hicieron famosas en manos de sus pilotos americanos. La tabaquera fue la patrocinadora del equipo a lo largo de cuatro temporadas, y hubo dos pilotos que llevaron este número 3 de la moto realizada por la central europea de Yamaha, Randy Mamola en 1987 y Wayne Rainey en 1989. Otros pilotos que corrieron con estos colores fueron Mike Baldwin, Eddie Lawson y Kevin Magee.

YAMAHA FRANCIA TZ250 1984 DEL EQUIPO GAULOISES

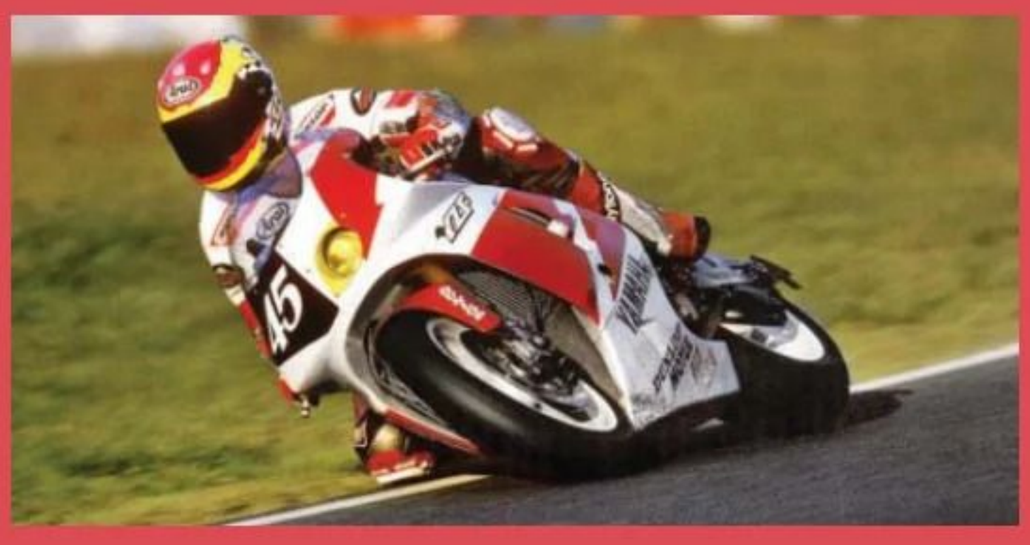
PILOTADA POR **CHRISTIAN SARRON**.



La Yamaha TZ250 de Christian Sarron fue la última moto basada en una carreras cliente que ganó un título mundial de 250 cc. En aquel momento aún no habían llegado las motos de fábrica japonesa en régimen de leasing a las parrillas, y la Yamaha del equipo Gauloises francés luchaba contras otras TZ250 preparadas y las diferentes motos equipadas con motores Rotax, entre las que se encontraba la Kobas de Sito Pons, que acabó cuarto. Sarron había sobrevivido a la debacle de los pilotos galos: Patrick Pons, Olivier Chevallier, Christian Leon y Michel Rougerie, y se encontró de repente como primer piloto de Yamaha Francia, una situación que aprovechó ganando el título en 1984 y realizando una brillante carrera en 500 cc hasta su retirada en 1990, siempre con el equipo Sonauto con el que logró acabar tercero en 1985 y 1989.

YAMAHA ITALIA YZF750R 1996 DEL EQUIPO OFICIAL YAMAHA JAPÓN EN LAS 8 HORAS DE SUZUKA

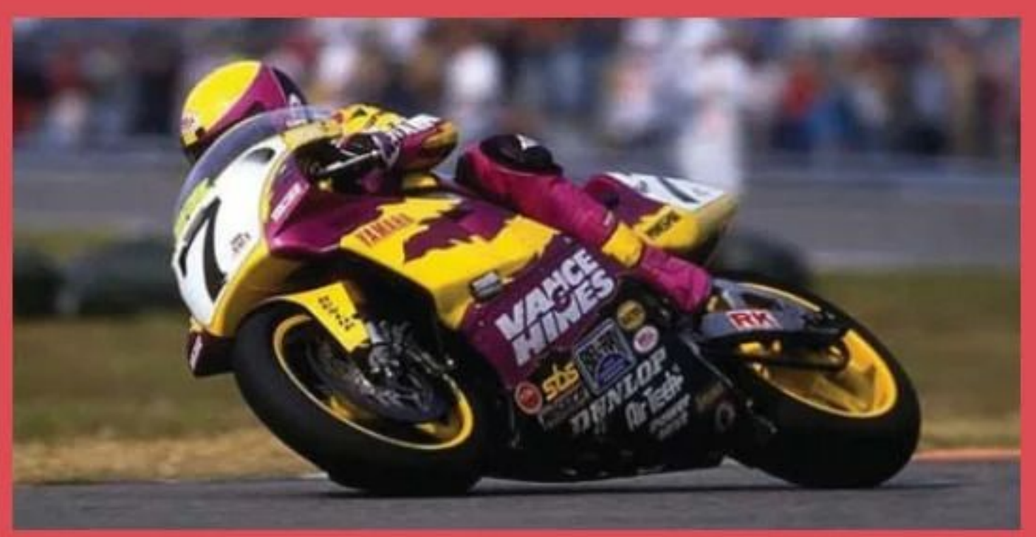
PILOTADA POR **COLIN EDWARDS** Y **NORIYUKI HAGA**.



Yamaha no ganaba las 8 Horas de Suzuka desde el año 1990 con Tadaiko Taira y Eddie Lawson. Honda había acaparado la mayoría de las victorias hasta ese año en una época en ganar esa carrera era en Japón tanto como lograr un título mundial. Las motos se preparaban especialmente y basadas en los modelos de superbike eran verdaderos prototipos de fábrica. Ese año Yamaha empleó en su equipo más oficial como era habitual a alguna de sus estrellas del Mundial, y Colin Edwards era su piloto estrella en el Mundial de Superbike. El equipo estaba formado por otra estrella rutilante, el japonés Noriyuki Haga, y ambos lograron la victoria batiendo el récord de distancia recorrida, ya que dieron 214 vueltas, una cifra que no fue superada hasta el año 2000.

YAMAHA GRAN BRETAÑA FZR750R 1993 DEL EQUIPO VANCE & HINES

PILOTADA EN LAS 200 MILLAS DE DAYTONA POR **EDDIE LAWSON**.



Eddie Lawson se retiró del Mundial. Había ganado en Daytona en 1986, en su mejor época del Mundial de 500 cc, pero, aunque la carrera ya había perdido su antiguo esplendor y las estrellas del Mundial no acudían a la cita, había aún nombres rutilantes: Russell, Polen, Roche, Edwards, y decidió correr su última carrera allí. El equipo Vance & Hines tenía una rápida YZF750. Desde el inicio de la carrera se colocó con Edwards como líder, aunque el accidente que le costó la vida a Jimmy Adamo provocó la salida del coche de seguridad. Las paradas en boxes para cambiar hasta tres veces la rueda trasera y los abandonos, y finalmente la batalla se estableció entre Rusell y Lawson, que acabó ganando la carrera por sólo 0,051 s tras toparse ambos con Chuck Graves que iba a ser doblado. Eddie ganó su última carrera en casa.

YAMAHA ALEMANIA YZF750R 1993 DEL EQUIPO BELGARDA

PILOTADA POR **FABRIZIO PIROVANO**.

El italiano ha sido uno de los hombres cuya trayectoria deportiva ha estado ligada prácticamente de principio a fin al Campeonato del Mundo de Superbike, ya que participó de manera continua desde su primera temporada en 1988 hasta 1995, y posteriormente en la categoría Supersport hasta su retirada en 2001, donde logró su único título mundial. Hasta la temporada 1993 fue uno de los principales pilotos de Yamaha, encuadrado en el equipo Belgarda italiano, primero con la FZ750, luego con las FZR750 y finalmente con la última versión, la YZF750. Logró con ellas dos subcampeonatos, en 1988 y 1990 y una decena de victorias, convirtiéndose en el principal baluarte de la marca japonesa en el campeonato en la primera mitad de la década de los '90.

YAMAHA ALEMANIA YZF-R6 2000 DEL EQUIPO ALPHA TECHNIK

PILOTADA POR **JÖRG TEUCHERT**.

La segunda moto realizada por la filial alemana de Yamaha se remite a uno de sus escasos campeones del mundo, Jörg Teuchert, que a lomos de una YZF-R6 consiguió el título de supersport en el año 2000 encuadrado en el equipo Alpha Technik. Yamaha había lanzado un año antes su YZF-R6, una moto que revolucionó la categoría con un motor que tenía su corte en las 15.000 rpm y prometía subir a las 16.000 rpm, regímenes nunca vistos en la categoría, y que suponía un cambio total de estrategia frente a la anterior YZF600. El equipo alemán se convirtió en el principal animador de la temporada. Teuchert además de ese título logró acabar 4° en 1999 y 3° en 2001, para pasar al campeonato alemán en 2004.

YAMAHA ESPAÑA YZR250 1988 DEL EQUIPO DUCADOS

PILOTADA POR **JOAN GARRIGA**.

A finales de los años 80 el motociclismo español sufrió toda una revolución. La entrada en la entonces Comunidad Europea en 1986 no sólo abrió la puerta a venta de las motocicletas de las firmas japonesas en nuestro país, sino también a la implantación de sus fábricas aprovechando la estructura de la ya por entonces herida de muerte industria nacional, con vistas a la exportación de sus productos al resto de Europa. Las firmas niponas se involucraron en las carreras y apoyaron por vez primera a pilotos españoles en el Mundial. En 1988 Sito Pons disponía desde dos años antes de una Honda NSR250 oficial, y Yamaha sobre la base del equipo Ducados fichó a Joan Garriga con una YZR250 igualmente oficial. A lo largo de ese año y el siguiente las batallas de los dos pilotos españoles encandilaron al público y alzaron al motociclismo como uno de los deportes más populares del país. Joan Garriga acabó segundo en 1988 tras Pons y octavo en 1989, para pasar posteriormente a los 500 cc con una Yamaha YZR500.

YAMAHA ESCANDINAVIA GANADORA DE UN CONCURSO DE DISEÑO

En este caso la moto que Yamaha Escandinavia ha creado no es una moto que corresponde a un piloto concreto, de ahí quizás que no haya sido dotada de un dorsal. Lo cierto es que no ha habido en los últimos tiempos pilotos del norte que hayan conseguido logros importantes desde los tiempos de Tepi Lansivuori en 500 cc. Anders Andersson, que compitió con Yamaha en el Mundial de Superbike en 1989 y 1990 antes de convertirse en el hombre que ponía a punto las suspensiones Öhlins durante décadas. El diseño está protagonizado por los habituales bloques en línea de la marca japonesa y es el ganador de un concurso que Yamaha celebró hace unos meses.

contra Sito Pons y más tarde en 500 cc contra los por entonces imbatibles pilotos americanos.

Rodando con las XSR900 GP por el sur de los Pirineos, de nuevo con un tiempo cambiante, lluvia a veces, en otras ocasiones sobre suelo seco y soleado, hemos podido comprobar de nuevo el funcionamiento de una moto que es muy especial. La versión de serie sólo tiene carenado en la parte superior, pero es casi una obligación instalarle la quilla opcional. Con ese escape tan corto, los anclajes tubulares que sujetan la parte frontal del carenado y grupillas o tornillos de un cuarto de vuelta sujetando piezas, vuelves a las carreras de los '80 desde encima de tu propia moto. Para confirmar lo que ya probamos en Estoril, esta XSR900 GP se distingue por una posición claramente más deportiva, con más peso delante, aunque no llega a cargar excesivamente las muñecas. Después de un día completo rodando con ella, todavía podía girar la muñeca derecha sin problema, y puedes esconderte bien tras la cúpula. Uno de los participantes en la prueba era el propio Christian Sarron a bordo de su réplica, y como parece ser que piloto se es hasta el más allá, en el momento que tuvo la oportunidad de ver lo que daba de sí la moto, lo hizo. Por eso podemos confirmaros que en la autopista a alta velocidad la moto es totalmente estable tanto en recta como en curva, y además la presencia de la carrocería aumenta la velocidad máxima respecto a las versiones naked. A falta de confirmar sus prestaciones cuando hagamos en breve una prueba en casa, con el velocímetro a 240 km/h, era una tabla.

CON CADA UNA DE ESTA OCHO MOTOS PUEDES SENTIR QUE ERES UN PILOTO DEL MUNDIAL

En cualquier caso, esta actividad de Yamaha nos ha permitido confirmar que su nueva orientación "Back to the Paddock", es un acierto. Puedes tener una moto como la de tus héroes sin las complicaciones ni el coste de una superbike, la XSR900 GP es, al fin y al cabo, una moto relativamente simple, moderna y de funcionamiento acorde a los tiempos actuales. **M**

El Punk's Peak

Wheels & Waves se ha convertido en un evento multitudinario cada año a las puertas del verano, con diversas actividades que incluyen a la moto y a otras actividades con la playa como protagonistas. W & W tiene su base de operaciones en la famosa localidad francesa de Biarritz, en la que se establece la exposición de los participantes, que incluyen marcas, preparadores, restauradores, fabricantes de accesorios y equipamiento y todo lo relacionado con la preparación de motos. Sin embargo, no todo queda ahí, ni mucho menos. En el hipódromo de San Sebastián se celebra el Dirt Track "El Rollo", en Saint-Pée sur Nivelle la Race of Lords y el Vintage Rally Enduro, y en el monte Jaizkibel el Punk's Peak.

La carretera del monte Jaizkibel, que conecta cerca de la costa las localidades guipuzcoanas de Hondarribia y Lezo, es un escenario realmente especial, una ruta turística repleta habitualmente de turistas y ciclistas, pero en la que se cierra durante la celebración del Punk's Peak un tramo para realizar una carrera sobre un recorrido en subida de 400 m que incluye dos curvas. Está desde 2013 homologada por la FIM, y en 2024 se celebraba su 13ª edición. Más que una competición al uso es una fiesta en la que intervienen 100 participantes, en su inmensa mayoría a lomos de motos muy especiales, con categorías de motos anteriores a 1930, Pre 75 y también modernas superbike de más de 100 CV.

Este año, dentro de las actividades de promoción de las nuevas Yamaha XSR900 GP, se encontraba nuestra participación a lomos de las motos decoradas de cada país, que estaban incluidas en la categoría de superbike de más de 100 CV. Tuvimos la oportunidad de realizar en recorrido en ambos sentidos un par de veces, supuestamente tranquilamente para que el público pudiese ver las motos, pero la verdad es que aprovechamos para entrenar las salidas en los dos carriles que hay habilitados. El trazado tiene dos ligeras curvas, primero a izquierda y luego a derecha. Más o menos todos coincidimos que era mejor el carril exterior, con la primera curva más rápida. Hay que

tener en cuenta que los participantes no pueden pasar al otro carril, ni siquiera pisar la línea blanca de separación so pena de quedar eliminados.

En cualquier caso, lo que ya nos había quedado claro en la prueba del día anterior por los Pirineos es que la XSR900 GP corre. En ese tramo de 400 mm en subida y con curvas llegabas a la meta a casi 200 km/h con la cuarta metida desde hacía un rato. No es que nos fuese la vida en ello, pero una carrera es una carrera. Desgraciadamente ninguno de nosotros tuvimos la posibilidad de demostrar nuestras habilidades y las de la Yamaha. En la primera subida, correspondiente a la categoría de motos anteriores a 1930, uno de los participantes comprobó al cruzar la meta que el freno trasero, el único de su Harley-Davidson, se había roto, y acabó impactando con las personas que se encontraban más allá de la línea de meta. Aunque tenía mala pinta, finalmente no hubo que lamentar más que fracturas y lesiones, pero la prueba se anuló. Si hubiese estado allí nuestro Ángel Nieto habría dicho algo del número de la edición.

Aquí la parrilla de las Yamaha XSR900 GP listas para tomar contacto con el Punk's Peak.

03
04
07
08
09
10
11
HARLEY-DAVIDSON

CASCOS ABATIBLES

DOS EN UNO

PARA MUCHOS LOS CASCOS ABATIBLES SON LA SOLUCIÓN PERFECTA, SE EMPLEAN CERRADOS A ALTA VELOCIDAD Y SE ABREN CUANDO SE CIRCULA DESPACIO, INCLUSO PUEDES FUMAR CON ELLOS PUESTOS O VENTILARTE CUANDO HACE MUCHO CALOR, POR LO QUE SE HAN CONVERTIDO EN EL MODELO PREFERIDO DE LOS MÁS RUTEROS Y MUCHOS CONDUCTORES URBANOS QUE BUSCAN MÁS SEGURIDAD QUE CON UN JET.

TEXTO: **K. H.** FOTOS: **MPS FOTOSTUDIO**

Los cascos abatibles ya son parte de la gama de todos los fabricantes de cascos, unos modelos que además pueden tener todavía un mayor impulso en nuestro país si finalmente se impone la prohibición de utilizar cascos abiertos en carretera. Con ellos tienes las dos opciones, jet o integral, y sólo tienes que apretar un botón para lograrlo.

Como ocurre con el resto de los cascos, la llegada de la homologación ECE 22-06 ha provocado en la mayoría de ellos una simple actualización de los modelos existentes no fuese suficiente para que la nueva generación cumpliera la nueva norma. En muchos casos se ha necesitado un diseño completamente nuevo, normalmente algo más voluminoso y pesado que antes. Un ejemplo ha sido el de los fabricantes asiáticos de los segmentos medio y bajo, que han optado por una vía directa y sencilla, aumentar el volumen de la calota interior de EPS (poliestireno). Es lo más simple para que cascos baratos funcionen bastante bien en términos de absorción de impactos, y hagan un buen trabajo en términos de seguridad pasiva.

Sin embargo, el grado en que un casco es "seguro" también viene determinado en gran medida por términos de seguridad activa, que consiste en mantener al motorista fresco, en forma y alerta durante el mayor tiempo posible. Esta seguridad activa es inherente al diseño del casco y de sus prestaciones, la facilidad de uso, el ajuste y comodidad. Está ligada al diseño, el empleo de buenos materiales y a la calidad de fabricación. A la norma de homologación no le importa si el casco es silencioso, si se ajusta bien, está bien definido, si la pantalla, la mentonera, ni si las gafas interiores o los mecanismos de ventilación funcionan bien. Tampoco si el forro sigue estando en las mismas condiciones después de unos cuantos veranos sudorosos, porque sólo se ensayan cascos nuevos. Esto puede explicar la razón por la que nos encontramos aquí con un abanico de precios que va desde los 100 € a bastante más de 700 €. Todos ofrecen protección básica contra accidentes, y de hecho, los valores de absorción de impactos de los "cascos baratos" pueden estar al nivel de los que cuestan mucho más, incluso ser ligeramente mejores. Un cliente puede no notar diferencia entre un casco básico y uno de gama alta y no va a echar de menos una calota de carbono de alta calidad, que ya cuesta el doble que un casco barato.

Desde siempre ha habido un enfrentamiento en el tema del material de las calotas, sobre cuál elegir, ¿la de plástico "barata", fibra de vidrio, casco de carbono cara? Los termoplásticos son cascos de policarbonato o ABS fabricados a partir de plástico granulado que se licua en máquinas de moldeo por inyección de forma automática. Esto asegura una calidad constante. Por el contrario, los de fibra de vidrio, requieren mucho más trabajo manual y un control de calidad más intensivo, lo que lleva a que su producción sea más escasa. Lo mismo ocurre con los cascos de carbono, que suelen tener una combinación de distintos materiales. Un casco de carbono típico se compone de un 40 % de fibra de carbono, un 40 % de aramida y un 20 % de fibra de vidrio. Los viejos mitos sobre que las calotas de plástico son frágiles, o que las de fibra de vidrio duran para siempre ya no funcionan. Los termoplásticos modernos ya no se degradan, y cambiarlos al cabo de un cierto tiempo no es necesario. Los factores que llevan a ello son el estado de las piezas accesorias, el forro y el decisivo si sigue ajustando bien. Cuanto más cómodo, ventilado y confortable se vuelve un casco con el tiempo, menos seguro es.

Los cascos abatibles son para algunos más cómodos, no sólo para los fumadores, ya que con la nueva homologación P/J, se puede circular legalmente con la mentonera abierta. En la norma 22.05 no existía una homologación oficial en este sentido, aunque en países como Gram Bretaña o el nuestro se habilitaron procedimientos. En cualquier caso, la nueva norma ya la ha creado. Otra cosa es que por nuestra parte mantengamos la posición que únicamente es sensato conducir con la barbilla completamente girada hacia atrás para impedir que un golpe en ella mueva el casco hacia atrás. La solución "flip-back", sólo está presente en este grupo en el LS2. Hay una tercera vía, que es la que emplea el BMW la extracción completa de la sección de la barbilla, pero es complicada y plantea el problema de dónde dejarla. Por cierto, las secciones de la barbilla de los cascos abatibles son casi siempre piezas moldeadas por inyección, es decir, termoplásticos. La única excepción en esta prueba es el LS2, cuya mentonera también está fabricada en fibra de carbono. **M**

1 AGV TOURMODULAR

Fabricante: AGV, www.agv.com.
Precio: 549,95 € (mate 569,95 €, bicolor 599,95 €).
Tallas: XS a XXL.
Peso: N. D./1.730 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro, negro mate, gris claro mate, gris oscuro mate, azul mate, antracita/rojo mate, negro/gris mate.
Calota del casco: carbono/aramida/fibra de vidrio.
Cierre: Micrométrico de metal.
País de fabricación: China, marca de homologación ECE E3 (Italia).
Pantallas de recambio: 82,95 €/92,95 €/114,95 €. **(transparente/ahumada/espejo).**
Equipamiento: Pantalla Pinlock (120, cerrada), preparación del sistema de comunicación, aceite de silicona.
Medición de ruido: 90,1 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Muy buena compatibilidad con gafas, buen ajuste, muy cómodo, aerodinámicamente discreto, funcionamiento relativamente sencillo de la sección de la barbilla, funcionamiento muy sencillo del visor solar, muy buena cobertura, buena ventilación, deslizador fácil de manejar, control práctico de la ventilación de la pantalla, nivel de ruido medio, cambio sencillo de la pantalla, buenos valores de absorción de impactos.

MEJORABLE
Bloqueo de la mentonera complicado, no se puede manejar con guantes, valores de rotación por debajo de la media (pero no críticos), pantallas caras.

CONCLUSIÓN
Un casco bien equipado con un rendimiento general sólido como una roca. El ajuste es especialmente destacable. No hay puntos débiles importantes, pero tampoco puntos fuertes sobresalientes. Un buen casco de gama media a un precio relativamente alto.

2 AIROH SPECKTRE

Fabricante: Airoh, www.airoh.com.
Precio: 259,99 € (bicolor 289,99 €).
Tallas: XS a XXL.
Peso: 1.710 +/- 50 g/1.810 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro mate, gris, amarillo/gris mate, rojo/blanco, antracita/gris mate.
Calota del casco: Termoplástico.
Cierre: Micrométrico (plástico).
País de fabricación: Italia, marca de homologación ECE E11 (Gran Bretaña).
Pantallas de recambio: 37,82 €/37,82 € (transparente/ahumada).
Equipamiento: Pantalla Pinlock (70, cuando está colocada), preparación para sistema de comunicación.
Medición de ruido: 91,7 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Buen ajuste, cómodo, aerodinámicamente discreto, manejo muy sencillo de la pantalla, buena cobertura, buena ventilación, fácil manejo de la corredera, buena posición de ventilación de la pantalla, buen bloqueo de la pantalla, fácil cambio de pantalla, buenos valores de absorción de impactos, pantallas de recambio muy favorables.

MEJORABLE
Palanca de la mentonera oculta y algo complicada de accionar, mentonera para algunos demasiado cerca de la barbilla, borde del pinlock visible ligeramente en el campo de visión, nivel de ruido relativamente alto por encima de 70 km/h.

CONCLUSIÓN
Un rendimiento ligeramente por encima de la media en términos de absorción de impactos, por lo demás, un casco decente a un precio justo.

3 BMW SYSTEM 7 CARBON EVO

Fabricante: BMW Motorrad, www.bmw-motorrad. tienda.
Precio: 725,00 € (neón 745 €, flúor/decoración 800 €).
Tallas: XS a 3XL.
Peso: 1.590 +/- 50 g/1.650 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro, negro mate, plata, naranja neón, amarillo flúor, cinco decoraciones.
Calota del casco: Carbono/GRP/aramida.
Cierre: micrométrico (plástico).
País de fabricación: Italia, marca de homologación ECE E3 (Italia).
Pantallas de recambio: 75 €/100 €/125 € (transparente/ahumada/espejo).
Equipamiento: pantalla Pinlock (120 XLT, montada), MIPS (sistema de protección contra impactos multidireccional), deflector de viento adicional (invierno) (adjunto).
Medición del ruido: 90,9 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Buena compatibilidad con gafas, cómodo, aerodinámicamente discreto, manejo muy sencillo de la mentonera, manejo muy sencillo del visor solar, muy buena cobertura, buena ventilación, deslizador muy fácil de manejar, práctica posición de la ventilación de la pantalla, nivel de ruido medio, cambio de pantalla sencillo, valores de atenuación de impactos de buenos a muy buenos, relativamente ligero.

MEJORABLE
El ajuste puede no ser adecuado por la fuerte presión en la frente, La mentonera sólo se puede quitar para la homologación P/J, precio.

CONCLUSIÓN
Una nueva versión del casco con homologación ECE-05, que apenas ha cambiado externamente. En el nuevo entorno ya sólo se sitúa en la gama media. De bueno a muy bueno en el banco de pruebas, pero no sobresale en la práctica y es demasiado caro.

4 HARLEY-DAVIDSON EVO X17 SUNSHIELD MODULAR

Fabricante: Harley-Davidson, www. harley-davidson.com.
Precio: 383,00 €.
Tallas: XS a XXL.
Peso: 1.700 +/- 50 g/ 1.758 g (Dato del fabricante/pesado).
Color: Negro mate.
Calota del casco: GRP.
Cierre: Doble hebilla D.
País de fabricación: China, marca de homologación ECE E11 (Gran Bretaña).
Pantalla de recambio: 57,40 € (transparente).
Equipamiento: Adhesivo reflectante.
Medida del ruido: 93,7 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
De buena a muy buena compatibilidad con gafas, ajuste satisfactorio, cómodo, aerodinámicamente muy discreto, manejo sencillo de la mentonera, manejo sencillo de la pantalla, muy buena cobertura de la cabeza (pero puede dar en la nariz), ventilación de satisfactoria a buena, cierre de la mentonera muy fácil de manejar, sustitución sencilla de la pantalla.

MEJORABLE
Es posible que presione ligeramente la frente, la sección de la mentonera puede estar demasiado cerca de la barbilla, nivel de ruido elevado, corredera de ventilación algo pequeña, valores de absorción de impactos y rotación por debajo de la media (pero no críticos), Equipamiento y mano de obra no acordes con el precio.

CONCLUSIÓN
No es un mal casco, pero hay que pagar mucho por el nombre de la marca y simplemente no ofrece lo suficiente por ello. Lo tiene complicado en tiempos difíciles contra los productos chinos comparables.

5 HJC RPHA 91 CARBON

Fabricante: HJC, www.hjchelmets.eu/es.
Precio: 699,90 €.
Tallas: XS a XXL.
Peso: 1.700 +/- 50 g/1.710 g (Dato del fabricante/pesado).
Color: Negro.
Calota del casco: Carbono.
Cierre: micrométrico (metal).
País de fabricación: Vietnam, marca de homologación ECE E6 (Bélgica).
Pantallas de recambio: 59,99 €/59,99 €/79,99 €. **(transparente/ahumada/espejo).**
Equipamiento: pantalla Pinlock (120, cerrada), preparación del sistema de comunicación.
Medición de ruido: 91,5 dB(A) (nivel de presión sonora total).

LO MEJOR
Muy buena adecuación para gafas, muy buen ajuste, muy cómodo, aerodinámicamente muy discreto, manejo de la mentonera muy sencillo, manejo de la pantalla muy sencillo, cobertura muy buena, ventilación excelente, deslizador fácil de manejar, buena posición de ventilación de la pantalla, nivel de ruido medio, cambio de pantalla sencillo, equipamiento y fabricación muy buenos.

MEJORABLE
Valores de absorción de impactos y rotación por debajo de la media (pero no críticos), la sección de la barbilla, como en casi todas las demás a excepción del LS2, no es de carbono, la gama de colores de la pantalla no es muy buena.

CONCLUSIÓN
Los coreanos, con producción en Vietnam, han llegado por fin a la categoría superior de los cascos abatibles. Su modelo de gama superior está en lo más alto en casi todos los aspectos, el punto a mejorar es la absorción de impactos.

6 LS2 FF901 ADVANT X CARBON

Fabricante: LS2, www.ls2helmets.com.
Precio: 469,00 € (decoración 499,00 €).
Tallas: XS a 3XL.
Peso: 1.550 +/- 50 g/1.630 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Carbono/laca transparente, una decoración (color básico negro) con rojo, amarillo neón o blanco/azul/rojo.
Calota del casco: Carbono.
Cierre: Micrométrico (metal).
País de fabricación: China, marca de homologación CEE E9 (España).
Pantallas de recambio: 42,36 €/45,58 €/45,58 € (transparente/ahumada/espejo),
Equipamiento: pantalla Pinlock (120XLT, incluida), preparación para sistema de comunicación, pantalla ahumada incluida, mochila, pegatina reflectante.
Medición de ruido: 90,7 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Buena compatibilidad con gafas, buen ajuste, muy cómodo, aerodinámicamente muy discreto, manejo sencillo de la mentonera, enorme campo de visión, muy buena función de retroceso, manejo muy sencillo de la pantalla solar, muy buena cobertura, buena ventilación, deslizador fácil de manejar, posición práctica de ventilación de la pantalla, cambio de pantalla sencillo, equipamiento lujoso, muy buen acabado, relativamente ligero.

MEJORABLE
Valores de absorción de impactos y rotación ligeramente inferiores a la media (pero no críticos).

CONCLUSIÓN
Si quieres circular con la mentonera levantada incluso a altas velocidades, deberías optar por el LS2. Se adapta bien al viento y ofrece una protección total de la pantalla, no sólo un parasol. Perfecto para los días de verano más calurosos.

NOLAN N100-6

Fabricante: Nolan, www. nolan-helmets.com.
Precio: 399,99 € (negro, mate/metálico 429,99 €, decoración 499,99 € a 529,99 €).
Tallas: XS a 3XL.
Peso: 1.810 g/1.858 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro grafito, negro, negro mate, gris mate, blanco metalizado, diez decoraciones.
Calota del casco: Policarbonato (Lexan).
Cierre: Micrométrico (plástico).
País de fabricación: Italia, marca de homologación ECE E3 (Italia).
Pantallas de recambio: 47/47/71 € (transparente/ahumada/espejo).
Equipamiento: Pantalla anti-impacto (montada), preparación para sistema de comunicación.
Medición de ruido: 89,3 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Muy buena adaptabilidad a las gafas, muy buen ajuste, muy cómodo, aerodinámico y fácil de ajustar, manejo sencillo de la pantalla, muy buena cobertura, muy buena ventilación, deslizador fácil de manejar, práctica posición de ventilación de la pantalla, nivel de ruido relativamente bajo, fácil sustitución de la pantalla, muy buen equipamiento y calidad de fabricación, buenos valores de atenuación de impactos, precio.

MEJORABLE
Abertura de la correa en la barbilla algo incómoda, correa demasiado corta, peso algo elevado.

CONCLUSIÓN
Algunos componentes parecen un poco sobredimensionados como la sección de la barbilla o el mecanismo de la pantalla, pero el resultado final es que el Nolan, con un precio muy ajustado, es un casco muy cómodo y que se ajusta perfectamente, que también destaca en las pruebas de impacto.

SCHUBERTH C5

Fabricante: Schuberth, www.schuberth.com.
Precio: 699,00 € (gris, amarillo neón 729,00 €, decoración 799,00 €).
Tallas: de la 53 a la 65 (de la XS a la 3XL).
Peso: 1.630 +/- 50 g/1.690 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro, negro mate, plata, azul mate, gris, amarillo neón, diez decoraciones.
Calota del casco: fibra de vidrio/carbono.
Cierre: micrométrico (plástico).
País de fabricación: Alemania, marca de homologación ECE E13 (Luxemburgo).
Pantallas de recambio: 75 €/85 €/115 €. **(transparente/ahumada/espejo).**
Equipamiento: pantalla Pinlock (120, montada), preparación para sistema de comunicación.
Medición del ruido: 86,4 dB(A) (nivel de presión acústica total).

LO MEJOR
Muy buena adecuación para gafas, muy buen ajuste, muy cómodo, aerodinámicamente muy discreto, manejo de la mentonera muy sencillo, manejo de la pantalla muy sencillo, muy buena cobertura, excelente ventilación, deslizador fácil de manejar, práctica posición de ventilación de la pantalla, nivel de ruido muy bajo, cambio de pantalla sencillo, muy buen equipamiento/fabricación y valores de rotación.

MEJORABLE
Valores de atenuación de impactos ligeramente por debajo de la media (pero no críticos), precios de la pantalla.

CONCLUSIÓN
Máxima puntuación en tres categorías y casi siempre en los primeros puestos. El mejor en cuanto a valores de rotación, pero aún tiene margen de mejora en cuanto a atenuación de impactos. Con todo un casco clásico en la categoría que defiende su territorio.

SHOEI NEOTEC 3

Fabricante: Shoei, www.shoei-europe.com.
Precio: 669,00 € (mate/metálico 699,00 €, decor 769,00 €).
Tallas: XXS a XXL.
Peso: 1.800 g/1.830 g (Dato del fabricante/pesado).
Colores: Blanco, negro, plata, negro mate, gris mate, azul mate, antracita metalizado, seis decoraciones.
Calota del casco: fibra de vidrio,
Cierre: micrométrico (metal).
País de fabricación: Japón, marca de homologación ECE E6 (Bélgica).
Pantallas de recambio: 74,95 €/74,95 €/144,95 €. **(transparente/ahumada/espejo).**
Equipamiento: pantalla Pinlock (Evo, incluida), preparación del sistema de comunicación, deflector de aire respirable (incluido), aceite de silicona.
Medición de ruido: 89,8 dB(A) (nivel de presión sonora total).

LO MEJOR
Muy buena compatibilidad con gafas, ajuste excelente, muy cómodo, aerodinámicamente absolutamente discreto, funcionamiento muy sencillo de la sección de la barbilla, funcionamiento muy sencillo del visor solar, muy buena cobertura, ventilación excelente, deslizador fácil de manejar, bajo nivel de ruido, cambio sencillo del visor, muy buen equipamiento y calidad de fabricación.

MEJORABLE
Valores de atenuación de impactos ligeramente por debajo de la media (pero no críticos), precios de la pantalla, pesado.

CONCLUSIÓN
Ningún otro participante en la prueba ofrece un mejor ajuste y más comodidad. El resto también es correcto, aunque es un poco pesado.

LA NUEVA NORMA

Desde el 3 de junio de 2022 sólo se emiten homologaciones ECE-R 22.06 y desde el 3 de junio de 2023 ya no puede colocarse la marca de homologación conforme a la norma ECE-R 22.05. La principal mejora en el procedimiento de prueba es el área significativamente mayor de la calota en la que ahora se permiten las pruebas del casco. Ahora, prácticamente ya no es posible diseñar cascos con zonas específicamente para los puntos de prueba claramente definidos de la norma 22-05. En pocas palabras, ahora el casco debe ser seguro "en todas partes". Cambian las velocidades de impacto, más bajas o también más altas en comparación con la norma ECE-R 22.05 dependiendo de la zona, y la imposibilidad que el casco se deslice hacia atrás y no sólo hacia delante como antes. Esto no sólo mejora la seguridad, sino también la comodidad, puesto que ya no basta con ajustar el barboquejo para que nada se deslice hacia delante (lo que en el pasado solía provocar que algunas hebillas de barboquejo estuvieran demasiado cerca de la laringe). Ahora, los diseñadores tienen que invertir mucho más esfuerzo para colocar el barboquejo de forma sensata. Y esto no sólo beneficia a la seguridad, sino también a la comodidad. Hay muchas otras nuevas normas de ensayo, la mayoría de las cuales son muy útiles como que las pantallas solares deben ser visualmente correctos y no deben distorsionar los colores. Antes no se probaba nada, lo que a veces impedía reconocer los colores de los semáforos: ¡el rojo o el verde parecían grises! Las condiciones de ensayo de las pantallas también son ahora más estrictas. Se ha introducido una prueba rotacional completamente nueva, en la que el casco no sólo golpea un yunque verticalmente, sino también una superficie inclinada que, debido a su superficie muy rugosa, producida con papel de lija, desacelera fuertemente el casco en relación con la cabeza de prueba metida en él y garantiza cargas rotacionales.

ABSORCIÓN DE IMPACTOS/ROTACIÓN

	A 8,2 m/s en lado derecho (en g)	HIC-Valor	A 5,0 m/s, en lado izquierdo, (en g)	HIC-Valor	HIC-1000*	Max. Rotación. Pico (en rad/s 2)	BrIC
AGV Tourmodular	226	1965	120	541	1253	832	0,62
Airoh Specktre	222	1848	130	587	1218	2712	0,46
BMW System 7 Carbon Evo	206	1747	124	541	1144	2640	0,43
Harley-D. Evo X17 Sunsh. Modular	257	2156	123	555	1356	3273	0,62
HJC RPHA 91 Carbon	251	2381	135	670	1526	3428	0,59
LS2 FF901 Advant X Carbon	229	2066	115	514	1290	2534	0,47
Nolan N100-6	219	2024	119	516	1270	3003	0,42
Schuberth C5	239	2082	137	637	1360	2729	0,35
Shoei Neotec 3	219	2006	30	602	1304	2682	0,53

NUESTRO ENSAYO

El "criterio de lesión cerebral" "BrIC" permite extraer conclusiones sobre posibles lesiones cerebrales. Esta prueba de rotación se lleva a cabo de acuerdo con las especificaciones de la ECE con cascos en cinco posiciones diferentes, incluyendo FLR ("Front lateral right") y "Rear". Tanto los valores empíricos, como los valores determinados en esta prueba se realizan con un ángulo de impacto más práctico de 30° en lugar de los 45° de la normativa ECE y están muy por debajo de los valores estándar máximos permitidos. Sin embargo, además del ángulo de impacto diferente, se ha variado la prueba de rotación en un punto más, incluyendo el eje Z como posición adicional del casco, por lo que el casco se golpea en la zona de transición de la calota a la pantalla. De aquí que los valores BrIC de algunos cascos se hayan situado justo por debajo o ligeramente por encima de los valores máximos de la ECE 22-06, lo que sugiere que algunos cascos se han diseñado para ser "conformes con la norma".

PUNTUACIÓN FINAL

	Ajuste y comodidad	Aerodinámica	Acústica	Ventilación	Manejabilidad	Equipamiento/ calidad de fabricación	Peso	Amortiguación / Rotación	Puntos extra precio/ rendimiento	Suma	Valoración	Precio (en €)
Número puntos máximo	20	10	10	10	10	10	5	25	5	100		
Schuberth C5	18	10	10	10	9	9	5	20		91	muy bueno	Desde 699,00
Shoei Neotec 3	20	10	9	10	9	9	3	9		89	muy bueno	Desde 669,00
Nolan N100-6	19	9	8	9	8	9	2	21	2	87	muy bueno	Desde 399,99
LS2 FF901 Advant X Carbon	17	10	6	9	9	9	5	21		86	muy bueno	Desde 469,00
HJC RPHA 91 Carbon	19	10	7	10	9	9	4	7		85	muy bueno	699,9
BMW System 7 Carbon Evo	15	9	7	9	7	8	5	22		82	bueno	Desde 710,00
AGV Tourmodular	17	9	7	8	7	7	4	19		78	bueno	Desde 549,95
Airoh Specktre	15	9	4	7	6	7	3	21		72	bueno	Desde 259,99
Harley-D. Evo X17 Sunshield	15	8	4	7	6	5	4	17		66	Satisfactorio	383

LIBROS

Por Venancio Luis Nieto

Moto

No es habitual que lleguen a esta página libros sobre arte fotográfico, pero en esta ocasión centramos la atención en la obra «Moto», de Alberto García-Alix, por su intensa conexión con el universo de las dos ruedas. El autor, Premio Nacional de Fotografía (1999), Medalla de Oro al Mérito en las Bellas Artes (2019) y una de las figuras más destacadas de la llamada «Movida Madrileña», ha dividido «Moto» en dos partes: la primera, en papel mate, recoge desde las primeras instantáneas que tomó desde 1975 hasta año 2007. Esta primera parte está plagada de evocadoras fotografías de motoristas de la época, conocidos o amigos del autor cuyas máquinas también dan una idea de las distintas generaciones de motocicletas que rodaban en aquellos años, desde el Vespino y las Sanglas, la Vespa, las Moto Guzzi, Norton, BMW, Yamaha y Kawasaki, sin olvidar el omnipresente culto a las Harley-Davidson. Los viajes en moto tienen también su espacio, así como la inolvidable experiencia del proyecto Pura Vida a mediados de la década de los noventa apoyando al piloto de velocidad David Vázquez, una campaña en la que terminó siendo subcampeón del Europa de la categoría Superbike.

La segunda parte de «Moto» está impresa en brillo y contempla un bloque de fotografías inéditas con las que el autor, buscando sus límites, inicia un renovado discurso fotográfico sobre la moto mediante el uso más abstracto y alegórico de la imagen.

El centro del libro, acompañando a las imágenes, está dedicado a un texto autobiográfico en el que García-Alix relata un cúmulo de experiencias y anécdotas, contadas como sólo un vividor de la moto puede hacerlo, y que dejan al lector con ganas de «levantar rueda» y «dejarse embriagar por el olor a ricino y el bramar de motores». Se trata, en definitiva, de un conjunto de fotografías que trasladan la belleza y el cuidado con el que Alberto ha retratado su vida ligada a la moto.

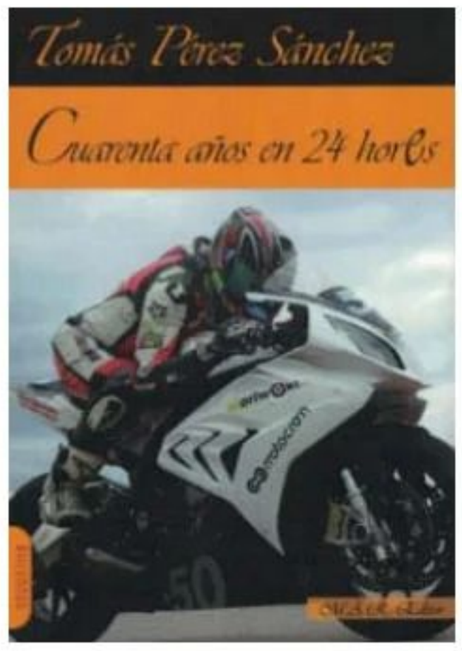
MOTO
Autor Alberto García-Alix.
Formato Tapa blanda, 280 x 280 mm. 192 págs., blanco y negro, español/inglés.
Precio 50 €.
Editorial Cabeza de Chorlito.
Disponible en www.editorialcabezadechorlito@gmail.com.

«Moto» es un libro concebido a gran tamaño para disfrutar no sólo de la experiencia visual, sino también del tacto. La edición, a cargo de la editorial independiente Cabeza de Chorlito, es de encuadernación cosida y tapa blanda, habiéndose empleado papeles denominados Srio Black de 290 gramos, Olin regular High White de 150 gr, Creator Vol de 150 gr y Acroprint Milk de 100 gr. Cabeza de Chorlito fue fundada en 2011 por Frédérique Bangerter y Alberto García-Alix bajo la premisa de no ajustarse a ninguna línea editorial definida, comercializando en este momento casi medio centenar de títulos, ediciones especiales y productos distintos.

40 AÑOS EN 24 HORES

Si a mediados de los años setenta el largometraje «Larga noche de julio» estaba ambientado en la legendarias 24 Horas Motociclistas de Montjuïc, un nuevo relato, esta vez en formato de novela, toma como escenario las actuales 24 Horas de Catalunya de Motociclismo. «Cuarenta años en 24 Hores» es la sexta novela del periodista especializado Tomás Pérez Sánchez, que ha competido sobre dos ruedas en velocidad, resistencia, enduro y raids, y también ejerce como instructor en cursos de conducción segura.

En la trama de la obra la carrera tan sólo es el centro, sino que ésta queda envuelta por una historia que muestra cómo el mundo de la moto puede poner de relieve los aspectos más profundos del ser humano. El relato describe de la forma más directa posible las emociones que vive un piloto a lo largo de una carrera que, por las circunstancias de su protagonista, es también una historia de esperanza y amor por la vida con la firme convicción de que nunca es tarde para cumplir los sueños.



40 AÑOS EN 24 HORES
Autor Tomás Pérez Sánchez.
Formato Rústica, tapa blanda, 210 x 150 mm, 223 pags., español.
Precio 18 €.
ISBN 978-84-17433727.
MAR Editor.
Disponible en https://bit.ly/3VLslrl

[PRUEBAS ··· CLÁSICAS ··· HISTORIAS]

ESPECIAL CLÁSICAS

Moto verde HISTÓRICO

Nº1 EDICIÓN 2023

5€

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

179
EUROS

Acerbis X-Street

Bajo un corte sport pero discreto y elegante, la X-Street es una chaqueta confeccionada en tres capas y con certificación de nivel AA como equipamiento de protección para motoristas. El tejido exterior está fabricado 100 % en poliéster de grano 600D, igual que el forro interior desmontable y acolchado. No faltan inserciones en poliéster 600D Ripstop y 1200D en los puntos más expuestos, además de protecciones (tipo A y nivel 2) en los hombros y los codos. No faltan entradas de ventilación con apertura y cierre por cremallera, protegidas con malla microperforada para que entre el aire pero no la suciedad. Incluye dos bolsillos exteriores con cremallera y otro interior, también con cremallera, y además protegido frente a la entrada de agua. La X-Street también cuenta ajuste del contorno en los puños, las mangas y la cintura.

HJC Quartararo II

HJC Helmets ha presentado el nuevo casco RPHA 1 Quartararo Replica II. Con un aspecto agresivo, el casco tiene un elegante acabado rojo, con un patrón único que muestra la personalidad del "El Diablo" francés.
El RPHA 1 fue diseñado y desarrollado después de varios años de esfuerzos centrados y comentarios cruciales de los mejores pilotos en MotoGP y WorldSBK. Los mejores ingenieros de HJC se pusieron manos a la obra y crearon un casco de carreras que es realmente digno de los mejores circuitos de carreras de todo el mundo. El RPHA 1 es el mismo modelo utilizado por los pilotos de HJC tanto en MotoGP como en WorldSBK, su carcasa utiliza una Premium Integrated Matrix Plus (PIM+), que es un compuesto de fibra de carbono, aramida, fibra de vidrio y tela orgánica no tejida.

999
EUROS

PROMOCIÓN LS2

El fabricante de cascos y equipamiento de protección, LS2, ha presentado la campaña "Conduce seguro", que permitirá a los usuarios acceder a descuentos y la posibilidad de obtener un suculento premio. Desde 1 de junio y hasta el 31 de julio, a todo aquel que adquiera un casco LS2 en la tienda física de un dealer oficial (Península, Baleares, Canarias, y Ceuta y Melilla), se le aplicará un descuento directo del 20 %. Además, tanto los que compren en tienda física como los que lo hagan on-line, entrarán en un sorteo de un scooter de 125.

LOCALIZADOR GPS

El localizador GPS Monimoto 9 (169 €) es un dispositivo antirrobo para proteger de forma eficaz tu moto. Tan pronto detecta los primeros movimientos o vibraciones en la moto, el propietario recibe una llamada en su móvil indicándole la ubicación (servicio de pago a parte, por 7 euros al mes, para tener la tarjeta SIM de comunicación).
Esto es posible gracias a la combinación de las señales GPS y GSM. La alarma se activa automáticamente cuando el propietario se aleja de su moto junto con la llave Monimoto y se desactiva cuando el propietario vuelve a estar cerca. Se puede instalar fácilmente en algún recoveco oculto de la moto (no requiere conectarla a nada de la moto) y la pila dura entre 10 y 12 meses.

169
EUROS

COLECCIÓN ELSINORE

Por desgracia, Honda no parece que tenga intención por ahora de lanzar una versión especial de sus actuales CRF de motocross a imagen de las Elsinore del pasado.
Pero la firma del ala dorada sí que permite a los "hondistas" más fieles rendir homenaje a la primera moto de cross de la firma mediante la línea Elsinore de su colección 2024 de ropa "lifestyle".
La oferta Honda Elsinore está integrada por una chaqueta de corte clásico, una sudadera con capucha, una camiseta de manga corta y una gorra. Todas estas prendas lucen el emblemático color rojo que las CR adoptaron en 1976 y, también, el logotipo clásico del ala dorada. Están disponibles en los concesionarios de la marca, aunque en la web de Honda también podéis contemplarlas y anotar la referencia.

1.199
EUROS

Arai RX-7V EVO IOMTT

El casco RX-7V EVO es, actualmente, el buque insignia de Arai y la punta de lanza del sector en lo que a seguridad, tecnología y experiencia se refiere. Un modelo que es el resultado de años de investigación, innovación y recopilación de información, en una gran parte recibida desde la Isla de Man, prueba que ha tenido lugar recientemente. Los testimonios de profesionales como Michael Dunlop, los hermanos Birchall, Ian Hutchinson o Josh Brookes, con un largo bagaje en una competición tan exigente como es el TT, suponen un feedback valiosísimo e inmejorable para la evolución de los cascos nipones, que han ido mejorando su forma redondeada con el paso de los años, a la vez que se ha incorporado la última tecnología. Como cada año, con motivo de la celebración de una nueva edición del TT de la Isla de Man, Arai lanza una gráfica especial en homenaje a esta competición. La primera llegó en 2007, dando protagonismo total a la bandera de esta isla autónoma y al propio logo del Tourist Trophy, dos símbolos que, junto al Triskelion formado por tres piernas humanas, se repiten en prácticamente todos estos diseños. En 2024, de la mano de Drudi Performance, Arai ha presentado el RX-7V EVO IOM TT 2024, en el que los colores de la nueva identidad corporativa de la prueba (naranja, azul y blanco). En el canal de YouTube de Arai podéis contemplar un emotivo documental sobre las diferentes ediciones.
El RX-7V EVO emplea una calota de PB-SNC² (compuesto en red estructural con correa periférica de súper fibra) y sistema VAS de eje variable, que rebaja la posición del visor y amplía el espacio de las sienes, este modelo garantiza la mejor desviación de la energía generada por los posibles impactos y, por tanto, una protección total para el usuario. Su precio se sitúa en 1.199,95 euros.

1990

SUZUKI GSX-R750

EN 1990 LLEGÓ AL MERCADO LA TERCERA VERSIÓN DE LA MÍTICA SUZUKI GSX-R750. ESTÉTICAMENTE SE ASEMEJABA A LA ANTERIOR, PERO SU MOTOR RECUPERABA LAS COTAS INTERNAS DE LA PRIMERA VERSIÓN DE 1985, CON LA CARRERA MÁS LARGA, Y EN EL TREN DELANTERO MONTABA UNA ENTONCES REVOLUCIONARIA HORQUILLA INVERTIDA.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: JAIME OLIVARES.
PROPIETARIO: JARAMA MOTOS.

Como es lógico, los cambios eran mucho más numerosos, pero al escribir sobre la GSX-R750 de 1990, los dos aspectos más comentados fueron el "nuevo" tetracilíndrico de carrera larga y la horquilla "upside down". Las cotas del motor eran de 70,0 x 48,7 mm, exactamente las mismas que la primera GSX-R750 de 1985, que suponían una reducción del diámetro y un aumento de la carrera con respecto a los 73,0 x 44,7 mm de la versión de 1988. Por otro lado, la horquilla invertida fabricada por Showa era un gran avance y revolucionaba el mercado al ser la primera superdeportiva de producción en serie en incorporarla. Según anunció Suzuki en su momento, la horquilla se parecía a la que utilizaba Kevin Schwantz en la RGV500 de Gran Premio. Era regulable en tres vías, lo que significaba que además de la precarga de los muelles, se podían variar los reglajes de los hidráulicos en compresión y en extensión, con 12 posiciones disponibles en ambos casos. La principal ventaja de la nueva horquilla invertida con respecto a la horquilla telescópica convencional de la GSX-R750 anterior era una rigidez muy superior debido a su mayor diámetro en la zona de las tijas, al ir las botellas en esa parte en lugar de las barras.

Otro cambio muy bien recibido por los incondicionales del modelo afectaba al sistema de escape. Suzuki desestimaba la solución "turística" introducida en la versión de 1988, con un silenciador a cada lado de la moto, y volvía a un sistema de tipo "4-2-1", con un silenciador anclado al lateral derecho y realizado en un vistoso acero inoxidable.

Motor con refrigeración SACS

El propulsor de cuatro cilindros en línea utilizaba un sistema de refrigeración mixta aire/aceite bautizado como "Suzuki Advanced Cooling System" inspirado en el empleado en algunos motores de aviación. La culata contaba con 16 válvulas, doble árbol de levas en cabeza y cámaras de combustión de doble remolino TSCC ("Twin Swirl Combustion Chamber"). Suzuki también anunciaba un considerable aligerado en pistones, bielas y cigüeñal para permitir que el motor girase más cómodo a altas revoluciones y reducir inercias. Los carburadores Mikuni de 38 mm y compuerta semiplana, y una bomba de aceite de gran capacidad proveniente de la GSX-R1100, eran otras de las innovaciones incorporadas al propulsor, junto al embrague con seis muelles y al encendido computerizado con avance variable en función de la revoluciones. Gracias a todos estos cambios, la potencia máxima declarada era de 116 CV a 11.000 rpm, lo que suponía una ganancia de 8 CV con respecto a la versión

FUE LA PRIMERA SBK DE GRAN SERIE QUE INSTALÓ UNA HORQUILLA INVERTIDA

SUZUKI
SUZUKI
SUZUKI
HYPER SPORTS
SACS
SUZUKI ADVANCED COOLING SYSTEM
SUZUKI

EL DEPÓSITO DE ALUMINIO DERIVABA DIRECTAMENTE DE LAS MOTOS DE COMPETICIÓN

anterior y que permitió alargar el desarrollo de la transmisión secundaria. La velocidad máxima anunciada era de 247 km/h.

La parte ciclo giraba en torno a un característico chasis de doble cuna continua de aluminio que fue uno de los rasgos de identidad de las GSX-R durante algo más de una década. Delante se apoyaba en la citada horquilla invertida y detrás en un sistema progresivo "Full Floater" con un amortiguador con botella de gas separada y, al igual que la horquilla, firmado por Showa y regulable en precarga, compresión y extensión. El basculante de dos brazos de aluminio se había sobredimensionado y ensanchado con respecto al de su antecesora, y montaba un nuevo amortiguador de dirección colocado longitudinalmente en el lateral izquierdo. El ángulo de lanzamiento de la horquilla de 25,7° no era especialmente cerrado, pero se ve que en Suzuki consideraron que era necesario incluir este elemento.

El equipo de frenos delantero procedente de Nissin estaba formado por dos discos ranurados de 310 mm y pinzas de cuatro pistones. Detrás contaba con un disco perforado de 280 mm mordido por una pinza de doble pistón opuesto. Con respecto a las llantas de aleación de tres palos, aparentemente parecían las mismas que las utilizadas en la versión de 1988, pero la trasera poseía una garganta más ancha de 5,5". Aunque de serie venía calzada con un neumático en medidas 170/60-17", permitía utilizar sin problemas uno de 180 mm de anchura. Delante montaba un neumático de 120/70-17", unas medidas que entonces comenzaban a hacerse "obligatorias" en las motos superdeportivas.

La carrocería no anunciaba grandes modificaciones y seguía caracterizada por el imponente frontal con dos faros redondos. Sí es cierto que Suzuki anunció haber realizado algunos cambios tras haber efectuado ensayos en el túnel de viento con el objetivo de lograr una velocidad máxima superior y una mayor carga sobre el tren delantero para mejorar la estabilidad a alta velocidad. El depósito de 21 litros era un poco más corto para permitir que el piloto se situase más adelantado y tuviese una mayor libertad de movimientos al cambiar su peso de un lado a otro entre curvas. Estaba realizado en aluminio, un metal que rebajaba el peso y, al mismo tiempo, evitaba que saliese óxido en su interior, un problema que tuvieron muchas GSX-R anteriores. Por su lado, la quilla era más afilada para permitir una mayor capacidad de inclinación en las curvas. Los estribos situados a una altura considerable y los semimanillares colocados por debajo de la tija superior provocaban que la posición de conducción fuese muy deportiva. **M**

Técnica

Motor: 4T, 4 cil. en línea. Refr: Mixta aire/aceite; **Distribución:** DOHC, 4 V por cilindro; **Diámetro x carrera:** 70,0 x 48,7 mm; **Cilindrada:** 749 cc; **Potencia máx. dec.:** 116 CV a 11.000 rpm; **Par máx. dec.:** 78 Nm a 10.000 rpm; **Alimentación:** 4 carburadores Mikuni Slingshot BST de 38 mm; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble cuna continua de aluminio; **Basculante:** 2 brazos simétricos de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 120 mm; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador central / 135 mm; **Freno del.:** 2 discos de 310 mm. Pinzas: 4 pistones; **Freno tras.:** Disco de 280 mm. Pinza: 2 pistones opuestos; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 170/60-17". Llanta 5,50"; **Cap. depósito:** 21 litros; **Peso vacío/lleno:** 193/234 kg; **Dist. entre ejes:** 1.415 mm; **Altura asiento:** 795 mm.

El cuentarrevoluciones con la línea roja en 13.000 rpm domina la instrumentación. La horquilla invertida de 41 mm era similar a la utilizada en la RGV500 de Gran Premio. El amortiguador también era regulable entre vías y montaba un amortiguador de dirección sin posibilidades de regulación.

SUZUKI GSX-R750R DE 1989

Entre la GSX-R750 de 1988 y la protagonista de este Classic Club, Suzuki puso en el mercado una versión popularmente llamada "doble R". El objetivo principal de este modelo era la competición y prueba de ello es que Suzuki sólo fabricó 500 unidades. Su motor ya contaba con la carrera alargada con respecto a la versión de 1988 y se alimentaba mediante unos carburadores Mikuni BST de 40 mm. La potencia máxima declarada era de 120 CV, incluía tapa de culata de magnesio, caja de cambios de seis velocidades de relación cerrada y embrague reforzado con un disco más. La carrocería se distinguía por el depósito de gasolina de aluminio, el carenado de fibra de vidrio con tornillos de cierre rápido y el colín monoplaza. En el tren trasero destacaban la llanta con 5,5" de garganta y el basculante con refuerzos superiores. El asiento más estrecho, los semimanillares más bajos, los estribos más altos y la funda del silenciador de aluminio, contribuían a acrecentar el lado deportivo de esta superbike. Todavía contaba con una horquilla telescópica convencional.

MOTOCLASSIC SERIES EN CASTELLOLÍ

El 13 de abril tuvo lugar en el Parcmotor de Castellolí la primera cita de las MotoClassic Series 2024. Acudieron al circuito casi 50 motos de distintas épocas, cilindradas y niveles de preparación. No hay otro campeonato en el que se pueda ver rodar juntas a monturas tan dispares como una Ducati Desmo, una Honda CB 500 y una Kawasaki GPZ ochentera, todas en armonía y disfrutando con seguridad de su pilotaje. Muchas caras nuevas se sumaron en esta temporada, reflejadas en la clasificación final al término de las dos mangas de regularidad. Edu Lorente (Yamaha RD 350) del equipo Costa Brava Endurance fue el mejor de la jornada y se hizo con la victoria. Tras él se clasificaron Josep Coronilla (BMW 900 Daytona) y Antonio Sánchez (Honda CBR 900 R). En definitiva, un certamen de regularidad en circuito para clásicas que sigue más vivo que nunca.

FERIA DE CASTAÑEDA

Entre el 26 y el 28 de abril, se celebró en la localidad cántabra de Villabáñez la 18ª edición de la Feria de la Moto Antigua. Patrocinada por el Ayuntamiento de Castañeda y organizada por la Asociación Cultural San Jorge y Santa Eulalia, brilló una exposición formada por doce máquinas de excepción, figurando entre ellas la NSU 351 OSL de 1938 o una Moto Guzzi Airone Sport de 1951, entre otras. Asimismo, había en venta un nutrido grupo de motos de colección, desde populares Guzzi 65 impecables o necesitadas de restauración hasta atractivas monturas como una BSA B33 de 1953, apodada "La Naranjera" y por la que pedían 7.000 €. Y además, expositores de lugares distantes acudieron con todo tipo de repuestos, accesorios y objetos en venta, para satisfacción del público que visitó el certamen.

MOTOFLASH

[OFF ROAD]

KAWASAKI KX 250

La Kawasaki KX 250 presenta importantes novedades de cara a la temporada 2025, muchas de ellas tomadas de las que estrenó su hermana de 450 el año previo. El chasis es exactamente el mismo en ambos modelos (con la diferencia de los soportes del motor). El desdoble de la cuna en la zona de la dirección se realiza en una posición más elevada, dejando más espacio para la salida del escape del motor. El soporte del amortiguador trasero está más abajo, también para liberar espacio para la tobera de admisión. La KX 250 '25 también adopta una nueva carrocería y recupera el uso de suspensiones Showa en lugar del anterior material Kayaba. Eso sí, la pequeña mantiene los frenos Nissin delante y detrás, en lugar de la mezcla Brembo/Nissin de su hermana mayor. El motor de la KX 250 estrena una nueva culata con los conductos de los gases dispuestos de forma simétrica para optimizar el flujo de los mismos. También se ha trabajado en el pistón, la caja del filtro, el sistema de escape y el eje de balance, para conseguir una entrega en bajos más llena. La electrónica estrena un mando en el manillar para manejar los dos mapas y los tres niveles de tracción, además del sistema de conectividad para la APP KX Rideology.

CFMOTO CX-E

CFMoto ha anunciado el lanzamiento de sus primeras motos de cross eléctricas destinadas a los más pequeños, las CX-2E y CX-5E.
Ambas están equipadas con una batería de iones de litio de 48 V, 24 Ah y 1152 Wh, de desmontaje rápido y con una autonomía aproximada de 78 kilómetros en la CX-2E, y de 60 km., en la 5E. La pequeña de la saga está pensada para niños de entre 4 y 7 años, por lo que ofrece un rendimiento de 1,5 kW y 6,4 Nm de par. Cifras que aumentan a 1,5 kW y 7 Nm en la mayor, por lo que es más bien para chavales de 8 a 12 años. Ambos modelos ofrecen tres modos de conducción y limitador de velocidad. La CX-2E (1.690 €) monta ruedas de 10" y la CX-5E (2.290 €) combina una delantera de 14" con una trasera de 12".

GASGAS MOTOCROSS 2025

GASGAS incorpora dos nuevos modelos a su gama de motocross 2025, con la llegada de las MC 150 y MC 300, dos monturas con motores de dos tiempos e inyección electrónica que completan una gama que ahora abarca las siete integrantes: las MC 125, 150, 250 y 300 de dos tiempos; y las MC F 250, 350 y 450 de cuatro tiempos.
Todas estrenan un nuevo chasis, más ligero y menos rígido que antes, con el fin de mejorar el comportamiento en curva, a lo que también contribuyen los nuevos anclajes de los motores y el reajuste de las suspensiones.
La tobera de admisión más resistente impide que el material flexe para mantener el máximo flujo de aire, mientras que en la parte trasera de cada moto el basculante ha sido revisado para ayudar a la durabilidad del guía-cadena.
Otra variación la encontramos en las bieletas, con nuevos retenes SKF de menor fricción. Incluso, se ha renovado la tornillería del sistema para ganar algo de flexión en la zona.
Unas motos que llegarán a los concesionarios en julio.

FANTIC ENDURO Y CROSS

La gama off road 2025 de Fantic estará integrada por un total de nueve motos, 4 de motocross y 5 de enduro. La XXF 250 es la gran novedad, puesto que se ha renovado conforme a la actualizada Yamaha YZ250F '24 (recordad que ambas marcas mantienen un acuerdo para compartir tecnología). Esto supone el estreno de nuevo bastidor, carrocería, motor y suspensiones. También cuenta con una nueva centralita ST39 de Athena-GET, que ofrece tres mapas de motor, controles de tracción y lanzamiento, y es ajustable con el teléfono móvil. La XXF 450 '25 también adopta la nueva ECU, mientras que las XX 125 y XX 250 de dos tiempos lucen nueva carrocería y unos radiadores más eficientes. La XE 125 de enduro hereda las mejoras en ergonomía y refrigeración de sus hermanas de cross, mientras que las XEF 250 y 450 reciben pequeñas revisiones en la inyección y las suspensiones. Por su parte, las XE 300 y XEF 310, que llegaron al mercado este mismo año, tan sólo adoptan nueva decoración.

BETA RX300 Y RX 450 '25

Beta también introduce pequeños cambios en sus modelos 2025 de motocros. Entre los cambios comunes encontramos las nuevas estriberas, los soportes de manillar con silentblocks y 5 mm más altos y la revisión de settings de las suspensiones.
La RX 300 es la que más cambia, pues hereda gran parte de las soluciones con las que ya contaba su hermana mayor la temporada pasada. Entre ellas, encontramos el subchasis en aluminio, en lugar de la anterior pieza plástica, así como el depósito de gasolina más compacto (7 litros), la pinza de freno delantero y la horquilla (más larga). El motor también adopta cambios destacados como la revisión del cilindro y la culata, un escalonamiento específico para motocross (hasta ahora, era la caja de la RR de enduro pero sin la sexta marcha), nuevos radiadores y ajustes de carburación.
Por su parte, la RX 450 incorpora una nueva batería de litio y desarrollo secundario más corto mediante una corona de 51 dientes (uno más que antes).

MITAS ENDURO TRAIL-XT

Mitas incrementa su catálogo de neumáticos para motos trail con la presentación de la goma trasera Enduro Trail-XT, pensada para un uso del 70 % "off road" y un 30 % en carretera. Muestra el mismo diseño longitudinal redondeado que el célebre E-10 de Mitas, aunque con un perfil plano y una altura media de los tacos traseros de 11 mm que propician un gran rendimiento en conducción todoterreno.
Emplean un compuesto denominado Heavy Duty, que aúna altos niveles de agarre, confort y durabilidad. Es un neumático clasificado M+S (barro y nieve), de tipo bidireccional y con código de velocidad T (hasta 190 km/h). Está disponible en dos versiones, Standard y Dakar, este último con un compuesto especial UHD que aumenta en un 20 % la durabilidad y con una carcasa más rígida para prevenir los pinchazos. Disponible en tres medidas para llanta de 17" y dos de 18".

LEATT ADV 7.5 FLOW TOUR

FRESCOR

EN LA NUEVA GAMA DE ROPA ADVENTURE DE LEATT SE INCLUYE UN MODELO DE CHAQUETA Y PANTALÓN PARA SU USO EN ÉPOCA MÁS PRIMAVERAL Y VERANIEGA. LA VERSIÓN ADV 7.5 FLOW TOUR DESTACA POR SU PRENDAS CON AMPLIA VENTILACIÓN, ESPECIALMENTE LA CHAQUETA, CON REJILLA AGUJEREADA EN SU PARTE FRONTAL Y EN LA ESPALDA. NUESTRA PRUEBA NOS PERMITE AFIRMAR QUE EL FRESCOR SE PUEDE SENTIR, SIN RENUNCIAR POR ELLO A UN ELEVADÍSIMO NIVEL DE PROTECCIÓN, SEÑA DE IDENTIDAD DE LEATT.

TEXTO: **SANTI AYALA.** FOTOS: **ALEX CUBINO.**

Buena ventilación la que ofrece con el agujereado del tejido en el frontal y en la espalda.

Buen bolsillo en la espalda, además de otros extra en la parte frontal.

Perfecto ajuste del pantalón en el contorno de las botas.

El pantalón incluye forro impermeable de fácil extracción, si no se utiliza, al igual que los tirantes.

En época de calor y de temperaturas más elevadas disponer de buena protección sigue siendo importante, nada de ir sin chaqueta a "pecho descubierto". Pero sí que buscamos prendas con mejor ventilación y mayor capacidad para aportar frescor en marcha. La gama Adventure de Leatt propone su modelo Flow, con chaqueta y pantalón confeccionados con material Leatt Ripstop ventilado, incluyendo grandes paneles de malla X-Flow por la que el aire puede fluir. El exterior Ripstop es súper tejido de alta resistencia que se usa para áreas de impacto crítico, incluyendo además en las prendas protecciones extra de material en goma absorbente en hombros, codos, rodillas, y espalda, todas extraíbles fácilmente. Con máxima protección pues la espaldera atiende a la homologación EN1621-2 Nivel 2, la misma que para los codos, hombros y las rodillas. Las piezas protectoras del pecho y las de la cadera son EN1621-3 Nivel 1.

Que esté tan bien ventilada la chaqueta puede resultar un problema en caso de entrar en zonas donde baja la temperatura o, también, de enfrentarse a una tormenta, pues el agua fluye por los orificios de ventilación. Pero eso no es preocupante pues este conjunto Flow Tour incluye una chaqueta impermeable HydraDri, que se puede usar tanto poniéndola por encima de la cazadora principal, como vistiéndola por debajo. E incluso lo podemos vestir como un chubasquero/chaqueta casual e informal, pues tiene un diseño para ello, con llamativa presencia. También ofrece el pantalón la posibilidad de complementarlo con el forro impermeable HydraDri, aunque este hay que ponerlo por dentro y no tiene presencia estética idónea, ni configuración apropiada de hebillas, cremallera... como para usarlos en formato casual, como sí podemos hacer con la chaqueta impermeable -es preciosa, y encanta su diseño-. La cobertura Hydradri Max tiene una protección a la lluvia impermeable y capacidad de transpiración de 30.000mm/30.000g/m².

LA VENTILACIÓN QUE TIENEN LA CHAQUETA Y EL PANTALÓN APORTAN CONFORT EN VERANO

En valoración del 1 al 5, siendo 1 menos y 5 el máximo, este conjunto tiene una versatilidad de 3, protección 5, impermeabilidad 4 y aislamiento al frío,1.

Resulta muy confortable de usar, ajusta perfecta al cuerpo con un gran patronaje y las cremalleras suben y bajan de forma óptima, incluso con suciedad acumulada.

La chaqueta tiene un bolsillo en la espalda para llevar camelbak así como otro bolsillo trasero de gran capacidad. Además, cuenta con dos bolsillos delanteros de buena capacidad -cierre por velcro- y otro en la manga de pequeño tamaño -con cremallera-. El pantalón incluye dos bolsillos con cremallera y otros dos, en el muslo, con velcros, de más capacidad. Velcros que también están presentes en los cierres de ajuste del pantalón en la zona de los gemelos. Incluye tirantes el pantalón, de fácil extracción si no se quieren usar, y la chaqueta se puede unir al pantalón mediante una cremallera en la parte trasera de ambas prendas.

Lo mejor de este equipo es la alta capacidad de ventilación, tanto en la chaqueta como en el pantalón, con mucho flujo de aire. El peso de ambas prendas no es demasiado para el tipo de producto del que hablamos, verificado de 2,6 kilos la cazadora (+482 g, el impermeable) y 1,8 kilos el pantalón. El precio recomendado es de 440 euros la chaqueta en colores negro o en gris, 474 € el diseño Desert y 332 € el pantalón (negro o gris). **M**

GAMA HONDA CRF R 2025

PREPARQUE

LAS MOTOS DE CROSS DE LA CAMPAÑA 2025 YA ESTÁN EN PREPARQUE Y LISTAS PARA SITUARSE EN LA VALLA DE SALIDA DE LOS CONCESIONARIOS. EN ESTOS, LAS HONDA CRF250R Y CRF450R BUSCAN DESTACAR COMO DOS LOS MODELOS MÁS ACTUALIZADOS.

TEXTO: **ABELENDA.** FOTOS: **HONDA.**

Tras ser completamente renovadas en 2021 y 2022, respectivamente, las CRF450R y CRF250R de Honda afrontan de cara a 2025 una considerable actualización que no sólo afecta a su estética, sino que también implica cambios en elementos estructurales. Unas motos basadas en la máquina oficial que ha estrenado el esloveno Tim Gajser en la actual campaña de MXGP 2024.

Los ingenieros japoneses se han centrado especialmente en el chasis, que según la marca se ha renovado en un 70 por ciento. La parte delantera (pipa de dirección y cuna) cuenta con un nuevo diseño, como también las vigas principales y la zona del anclaje del basculante.

También se ha revisado la rigidez de otros componentes menores en tamaño pero muy importantes en las características de flexión del conjunto, como el subchasis, las tijas de la dirección y las punteras de la horquilla. Con todo ello se ha logrado aumentar en un 8 por ciento la rigidez torsional de la estructura y en un 5 % la rigidez lateral.

Honda también informa de la renovación de las suspensiones, que mantienen el suministro de componentes Showa pero mediante una horquilla y un amortiguador renovados, como también el sistema de progresividad por bieletas. Los frenos reciben una nueva pinza delantera Nissin, con variaciones en el diseño de los pistones siguiendo las soluciones descubiertas en la CRF oficial de Gajser, lo que se traduce en un rendimiento mayor en condiciones de altas temperaturas.

Los motores de las CRF 2025 de motocross también adoptan pequeñas mejoras, concentradas en el sistema de inyección (diferente programación), el cigüeñal (más ligero y resistente) y la culata (admisión más directa). Así mismo, se ha renovado el sistema de escape, con colector de diferente diseño y silenciador más eficiente. De forma individual, la CRF250R 2025 incorpora el sistema de control de par (HTSC) con tres modos de actuación que ya estaba presentes en su hermana mayor desde hacía unos pocos años.

VERSIONES DE ENDURO Y "WORKS EDITION"

Todas las novedades de la gama de motocross 2025 de Honda se traslada también a otras integrantes de la saga CRF, como es el caso de las CRF450RX y CRF250RX. Se trata de las versiones de cross-country, una modalidad muy popular en Estados Unidos que guarda cierta similitud con el enduro que se practica en Europa. Emplean gran parte de la estructura de las motos de cross rojas, pero con varios cambios como la rueda trasera de 18 pulgadas, la pata lateral, los cubremanetas, el depósito de

gasolina de mayor tamaño y fabricado en material plástico... También emplean una puesta a punto diferente de la inyección y las suspensiones para adaptarlas a su uso todo terreno.

Por otro lado, Honda ha decido comercializar en Europa las versiones CRF RWE, las "Works Edition" que se han estado vendiendo en Estados Unidos desde hace unos pocos años y que incorporan una serie de piezas especiales que las aproximan de alguna manera a las motos oficiales que emplean Tim Gajser, Jett Lawrence y compañía.

Tanto la CRF250RWE como la CRF450RWE incorporan conductos de admisión y escape acabados a mano, con un silenciador Yoshimura y filtro de aire Twin Air para mejorar el flujo de gas, sincronización específica del avance de encendido, ajustes exclusivos del modo de salida desde parado, además de una impactante tapa de culata en rojo metalizado. Respecto a la parte ciclo, la horquilla incorpora un recubrimiento oscuro especial Kashima en la botella y un recubrimiento de titanio en la barra y en el amortiguador trasero,

HONDA HA RENOVADO EL CHASIS DE SUS CRF EN UN 70 % CON RESPECTO A LA PIEZA ANTERIOR

tijas superior e inferior negras, una cadena de transmisión DID DM2 dorada, puños Renthal, un asiento Throttle Jockey, llantas negras DID-LTX, soporte de eje de rueda delantera anodizado en negro, así como gráficos actualizados y grabado láser en las llantas y tapas de suspensión.

La CRF250RWE también viene equipada con un nuevo embrague hidráulico, con una camisa de cilindro de embrague revisada que reduce la fuerza necesaria para accionar la maneta en un 16 % en comparación con los sistemas accionados por cable. También reduce la variación del juego libre en el embrague y del tacto en la maneta a medida que aumenta la temperatura del embrague.

La CRF450RWE está equipada con un paquete de embrague Hinson específico, con nuevos muelles y placa de presión que refuerzan la resistencia al desgaste, así como su rendimiento.

Para 2025, los miembros menores de la familia CRF: las CRF150R, CRF125F, CRF110F y CRF50F, siguen el ejemplo de sus hermanas mayores e incorporan los nuevos gráficos de la familia CRF '25. Se desconoce por ahora el precio oficial y la fecha de disponibilidad de los nuevos modelos. Más información, en la web de Honda. **M**

HUSQVARNA FE 501

COLOSAL

EN BOCA DE MUCHOS, EN MANOS DE POCOS. ESTA 501 LEVANTA PASIONES POR SUS PRESTACIONES Y SU RELACIÓN PESO/POTENCIA. UNA ENDURO COLOSAL Y MULTIUSOS, PLENA DE FACULTADES QUE LO MISMO LE DA EL ENDURO, LOS RAIDS, EL TRAIL ENDURO, EL SUPERMOTARD... SUBLIME CON SUS 60 CV.

TEXTO: **SANTI AYALA.** FOTOS: **ALEX CUBINO**

Acabamos las pruebas de los modelos 2024 justo por los pelos cuando ya llegan los nuevos de las gamas 2025. Para el final de los test de enduro de Husqvarna hemos accedido, como gran colofón, a la tope de gama. La moto que marca la referencia en prestaciones, la 501, modelo que apenas cambia para 2025, resultando válidas las conclusiones también para la que llegará a las tiendas en breve. Arrinconadas en la competición y relegadas a un segundo plano en las tiendas, las 500 no levantan la expectación que antes suscitaban. Pero hay un detalle que ha relanzado su popularidad: el trail, tan de moda. Muchos usuarios se han cansado de hacer trail enduro con las pesadas bicilíndricas y se han decantado por usar 500 con depósitos grandes, alforjas... Estas 500 que no tenían tantas ventas vuelven a tenerlas, a pesar de su brutal precio de más de ¡13k euros!

EMPODERAMIENTO

Las 500 ya no tienen tirón porque el enduro, en general, ha cambiado hacia una práctica diferente, en la que la potencia no prima tanto y sí lo hace la capacidad de la moto para darnos mucho y cansarnos poco. Eso no quita que aún existan quienes se resisten a perder a esas sensaciones, quienes quieren disponer de lo máximo, montando con el motor que más posibilidades de uso diferente permite. Los lectores sabéis que me encantan las 500 y soy defensor de ellas. Tener una 500 sigue imponiendo, desde el momento en el que pronuncias su cifra poderosa. Aunque la historia ha cambiado y de "que viene el lobo" hemos pasado a "bienvenido sea el lobo". No asusta tanto porque su fiereza de los 61 CV ha sido domesticada y ha ganado mucho en su manejo, también ayudada por su peso propio de muchas 250/300 4T de otras marcas. Nuestra báscula nos ha ofrecido un peso en vacío de 112 kilos, 117 plena de líquidos. El dato de relación peso/potencia (1,93 kg/CV), una cifra a la que muchos no le dais importancia pero que de forma concisa dibuja el perfil de una moto, le queda muy favorable a la 501 pues pesa poco y rinde mucho. Sus 61 CV y 5 mkg de par -brutal y grotesco- aportan una abundancia que supone una oportunidad de beneficio y provecho, en detrimento de la ineficacia y la desventaja. Gracias a su par según gusto, momento, capacidad del piloto y conveniencia, se puede llevar de una forma u otra, por supuesto, con conocimiento del manejo del gas, pero con la capacidad de poderla controlar. ¿Secreto?

GRAN MOTOR EL 501 PARA TODO Y DE TODO. MUY DE MODA AHORA PARA HACER RUTAS DE TRAIL ENDURO

HUSQVARNA FE 501

El nuevo basculante junto a la incorporación del amortiguador WP XACT logran buena ganancia de tracción y comodidad en el tren trasero. Los neumáticos ahora son Michelin.

Óptima posición de conducción, bien asentados en un sillín de acertada firmeza, con una funda que sujeta al piloto perfectamente. La renovada carrocería deja mayor movilidad.

La horquilla WP XACT de cartucho cerrado le sienta muy bien a la 501 a la que le da buen aplomo para uso en pistas y recorridos de raid.

El motor 501 cubica 510,9 cc. Los desarrollos de cambio largos consiguen un efecto "dulcificador" en la entrega de potencia.

Bloque motor muy compacto para tratarse de una mecánica del "medio litro". Aligerado 300 g, pesa ahora 29,5 kg.

La piñonería del primario del cambio es ahora común a todos los modelos de enduro de Husqvarna.

Cilindro, culata, árbol de levas SOHC en cabeza... Minimizado todo para rebajar su peso y volumen.

La electrónica, sin duda, que hace maravillas y a la que se tiene acceso mediante el mando selector que viene de serie en el lado izquierdo del manillar.

ABUNDANTE

Una cuestión es pensar si resulta necesario tanto rendimiento para hacer enduro, probablemente no, y otra es saber regocijarse con poseer tan alta productividad de recursos. Sensaciones, la vida llena de ellas, y con la 501 sientes aceleración, reprís, empuje... El gusto de tener empuje en cualquier marcha, a cualquier régimen, en todo momento y circunstancia. De poder arrancar desde cero en tercera, de no usar apenas la primera, de llevar al agotamiento el término elasticidad... La mencionada favorable relación peso/potencia de la 501 juega a su favor para evaluarla como rutera y caminera, sea en la arena de África, por donde pasaba el Dakar o lo hace aún la Africa Race, o en Teruel, por donde discurre la Baja Aragón, o en Cuenca, por donde la Montes, o en Almería por Almanzora... Cualquier ruta de aventura en línea le enamora a la 501 y nos enamora. Su campo de acción preferido son espacios grandes y el hacer kilómetros, incluso el entenderla como enduro/trail, actividad tan en boga actualmente pero donde no hay tanta opción de moto de trail que sea endurera. En ese hueco encaja la 501 para llevar por pistas y caminos, por el desierto... cubriendo kilómetros en marchas largas, con su efectividad campera y mayor ligereza que una auténtica trail. Pero es que como endurera os sorprende igual porque acompaña bien en el monte, expeditiva en el entorno de baja y media velocidad, a ritmo poderoso o más pausado. ¿Diferencia con una 450? El extra de firmeza y determinación, en usar aún menos el cambio, aprovechar más las marchas y en poder relajarnos en manejar la palanca del cambio pues

Técnica

Precio: 13.425 €; Motor: 4T, 1 cil. en vertical, refri. líquida; Diámetro x carrera: 95 x 72 mm; Cilindrada: 510 cc; Compresión: 12,7:1; Potencia máx. dec.: 45,8 kW (61) CV a 9.445 rpm; Par máx. dec.: 51 Nm a 6.350 rpm; Transmisión sec.: Engranajes; Cambio: 6 relaciones; Chasis:Simple cuna en acero; Geometría: 63,9°; Suspensión del/tras.: Horquilla de 48 mm (300 mm) / Monoamortiguador (330 mm); Freno del./tras.: Un disco de 260 mm. Pinza de dos pistones/ Disco de 220 mm; Ruedas: 90/90-21" / 140/80-18."; Capacidad depósito: 9 litros; Distancia entre ejes: 1.490 mm; Altura asiento: 940 mm; Peso: 117 kg.

podemos ir como en una moto automática o mono marcha porque deja hacerlo todo en quinta o en cuarta. Y trialeando en tercera, sube bien, con cierta atención al embrague por si acaso, evitando el escarbar que sí se nota más en segunda, y es abrumador en primera –marcha que en esta moto se puede olvidar-. El efecto catapulta para trialear o efecto elevador es auténtico, provechoso cuando te vas a quedar corto. Das un golpe de gas y, de repente, puedes hacer subida. La moto seguro que está arriba, el piloto puede que abajo. Esos golpes de gas, sobre suelo de tierra suelta o de poco agarre, se pueden transformar en derrapaje o pérdida de tracción que nos pone en situación complicada. Entonces resulta útil y, efectivo, el control de tracción, como si se tratara de un duende invisible que no se ve pero que está y actúa. Agradable es la 501 pero contra la física y las cifras no se puede luchar, la cuántica define muchas cosas y los 61 CV, aun siendo aprovechables y llevaderos, no dejan de ser eso, cinco docenas de caballos, muchos, que con el paso del tiempo suponen un cansancio extra sobre el piloto.

BRUTAL. RELACIÓN PESO/POTENCIA DE CASI 2 KG/CV Y POTENCIA ESPECÍFICA DE 119,3 CV/L

Buen sabor de boca nos deja la nueva parte ciclo, totalmente modificada en comparación a la de las versiones anteriores, sobre todo por la horquilla, ahora más firme con la de doble cartucho. Elemento de contención de la potencia, muro de sometimiento, látigo que doma... el bastidor de la FE canaliza la potencia y logra que se aproveche cada caballo, sin esa sensación del pasado de que los motores 500 superaban a la parte ciclo, de largo, y ahora, no es así.

Muy buen sentir con la suspensión, con la sólida y efectiva horquilla WP XACT, menos cómoda que la Xplor pero más deportiva. Para ir rápido en pista ya no echamos en falta más solidez. El amortiguador XACT mantiene un setting global acertado (13 com/21 ext.) ayuda vital para que la rueda delantera no levante en cada aceleración al comprimirse con solidez la trasera.

Los frenos Braktec van bien, al menos para enduro, frenada precisa. Eso sí, en pista y retenciones bruscas la efectividad no es tan resolutiva y si abusamos, se fatigan algo. Sin duda para frenadas potentes en pista, lo mejor es dotarla de un disco de más dimensión. Por cierto, la gama 2025 llevará frenos Brembo. **M**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

DUCATI FICHA A MARC MÁRQUEZ

PLAN CUMPLIDO

CON SU FICHAJE POR EL EQUIPO OFICIAL DUCATI PARA LAS DOS PRÓXIMAS TEMPORADAS, MARC MÁRQUEZ DA POR CONCLUIDO EL PRIMER PROPÓSITO QUE SE HABÍA MARCADO EN ESTE 2024 Y AFRONTA LA SEGUNDA MITAD DE TEMPORADA LIBERADO DE PRESIÓN Y CON EL TÍTULO COMO OBJETIVO REALISTA.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: GOLD&GOOSE / MARCAS.

Fue a finales de 2021 cuando Fernando Alonso viralizó "El Plan". Una idea que iba más allá de dos meras palabras y que significaban para él los diferentes pasos a seguir para volver a ganar con un Fórmula 1. Tres años después, el asturiano no ha podido todavía materializar con victorias ese objetivo y hace ya tiempo que lo dejó atrás. Aunque ese concepto lo había recuperado este año otra leyenda española del motor. Después de unas primeras carreras esperanzadoras con Ducati, Marc Márquez empezó a utilizar el mismo juego de palabras: "Tengo un plan", fue un lema con el que jugó ante los medios y que repitió en varias ocasiones hasta que ha dado carpetazo al asunto. En su caso, de manera satisfactoria y cumpliendo el propósito que se había marcado.

"El plan está cerrado", explicaba en la previa de la carrera de Assen. "Este era un año de reconstrucción, de volver a coger confianza y volver a luchar por las

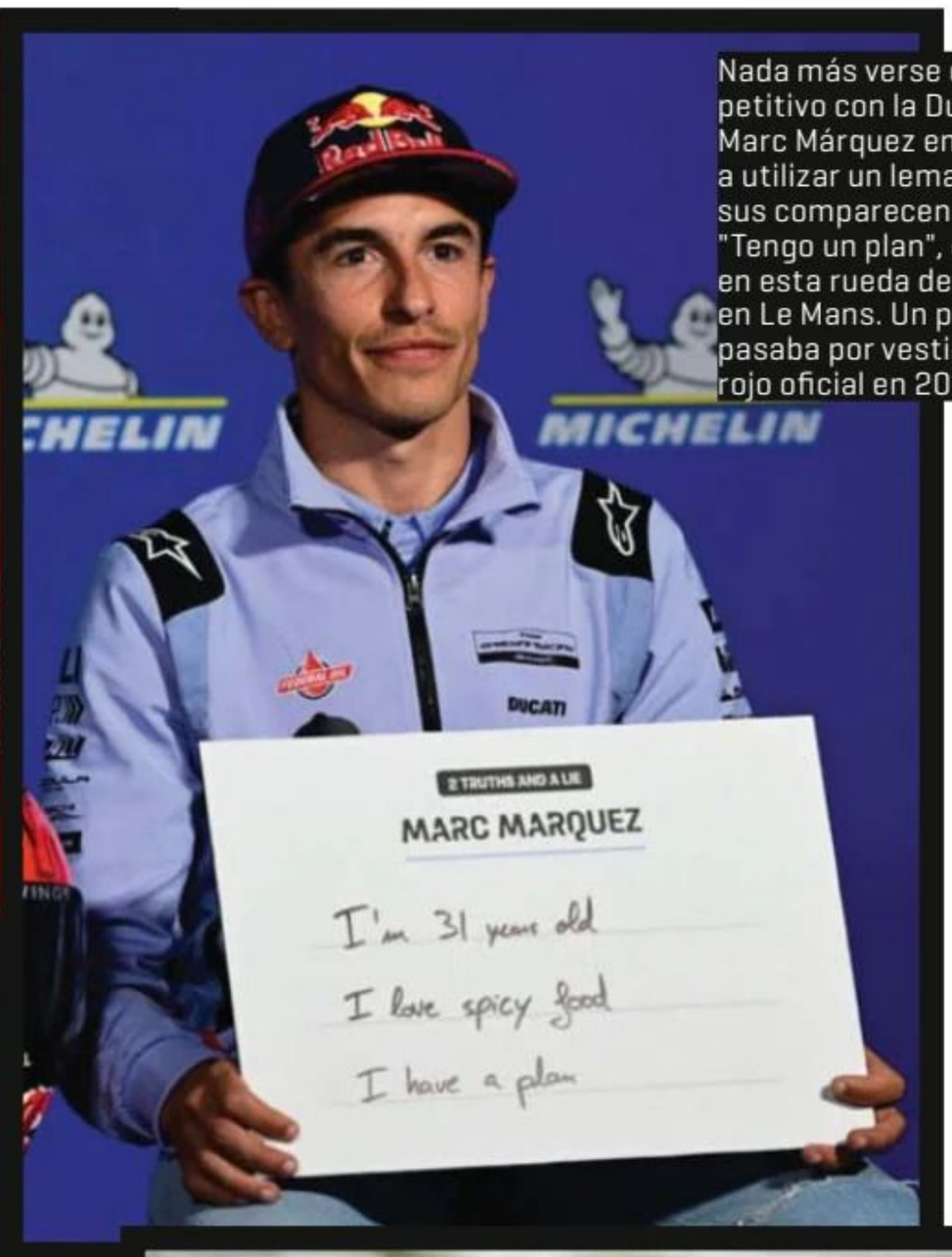
"HACE UN AÑO ESTABA CON SERIAS DUDAS DE SI TENÍA SENTIDO SEGUIR O NO"

victorias, aunque luego no lleguen. El 2024 es un año de transición, de conocer una moto que era nueva para mí, de volver a sentirme competitivo. Hace un año estaba con serias dudas de si tenía sentido seguir o no y tomé una decisión muy arriesgada, porque me exponía a qué hacer con mi carrera deportiva y ha salido perfecto. El plan era tener en 2025 una Ducati del equipo oficial y estar obligado a pelear por el título". El objetivo, por tanto, está más que cumplido. Toda vez que, tras la cita de Mugello, Ducati anunció que el piloto de Cervera sería el compañero de Pecco Bagnaia en la estructura de fábrica de Borgo Panigale.

EL ASIENTO MÁS CODICIADO

Tras la renovación de Pecco Bagnaia antes incluso de arrancar la temporada, el otro lado del box rojo se convertía en la pieza de caza mayor para todos. Ducati nunca escondió que mantenía abierta la puja por su segunda moto y que no sólo mandarían los resultados en la pista. Con el transcurso del campeonato sólo tres nombres quedaron en la carrera por la Desmosedici GP. El defensor de la plaza, Enea Bastianini, que a priori partía con menos posibilidades, y los españoles Jorge Martín y Marc Márquez.

La compañía se había puesto de plazo límite el GP de Italia para tomar una decisión y cada una de las partes tenía razones más que de sobra para vencer y convencer a Ducati. Desde la cúpula se aspiraba a



Nada más verse competitivo con la Ducati, Marc Márquez empezó a utilizar un lema en sus comparecencias. "Tengo un plan", como en esta rueda de prensa en Le Mans. Un plan que pasaba por vestir de rojo oficial en 2025.

mantener el mayor número de talento posible, aunque para ello tuviera que hacer entre sus pilotos y sus estructuras privadas. Sin embargo, lo que parecía un duelo transparente se acabó enrareciendo, sólo dejó satisfecho a una parte y provocó la espantada de varios activos ganadores de Ducati.

En Italia se daba por hecho que Jorge Martín sería el elegido y así se llegó a publicar en el influyente diario deportivo, 'La Gazzetta dello Sport'. Y el propio piloto estaba seguro de que esta vez no se le escaparía el tren oficial, como le ocurrió dos años antes cuando Bastianini le ganó el duelo. Razones no le faltaban para pensarlo, y méritos tampoco, para el que era líder de MotoGP desde el inicio del campeonato y había sido subcampeón el año anterior.

Sin embargo, Marc Márquez tenía "El Plan", que no coincidía con el de Ducati, ya que los italianos intentaban ubicarle en el equipo satélite Pramac Racing, con una Desmosedici GP 'pata negra' idéntica a la del equipo de fábrica, pero el de Cervera no aceptó. Así que "El Plan" de Ducati se desmoronó. Por un lado, la negativa de Márquez para ir a un equipo privado que no fuera el Gresini (por mucha moto 2025 que se asegurase); por otro, el ultimátum de Martín de que si esta vez no promocionaba al equipo oficial abandonaría la órbita de Ducati y buscaría acomodo en otra fábrica. Ambos españoles jugaron la partida con una mano ganadora, pero el órdago que salió victorioso fue el que lanzó Márquez.

"El primer objetivo de cualquier piloto es estar en un equipo oficial. Pero en mi caso, había una opción con la que me sentía súper cómodo, que era estar con una moto oficial en el equipo Gresini. Este equipo en siete carreras había conseguido crear una atmósfera, reconstruir y dar confianza a un piloto que hace un año estaba a punto de retirarse. Sin embargo, esa vía no era posible por tema de contratos en Ducati. A partir de ahí, el único movimiento posible era defender el color rojo oficial". Dicho y hecho.

El miércoles 5 de junio, a las 10:30 de la mañana, el Ducati Lenovo Team anunciaba el acuerdo histórico por el que Marc Márquez se comprometía con la fábrica de Borgo Panigale al menos hasta 2026. El comunicado se acompañaba con una imagen del piloto con un polo de Ducati Corse, sin rastro de patrocinadores personales, y el lema 'Here we go' (allá vamos). Y a continuación, las declaraciones del director general, Gigi Dall'Igna: "Decidir el nuevo compañero de equipo de Bagnaia no ha sido fácil porque teníamos una lista de pilotos realmente fuerte donde escoger. Al final nuestra decisión ha recaído en un talento indiscutible como Marc Márquez. En sólo pocas carreras ha sido capaz de adaptarse a la perfección a nuestra Desmosedici GP y su ambición innata lo empuja a crecer continuamente. En el box tendremos dos pilotos que, hasta el momento, juntos

suman 11 títulos mundiales y poder contar con su experiencia y madurez será muy valiosos para nuestro crecimiento. Bienvenido, Marc".

REACCIÓN EN CADENA

La decisión de Ducati de apostar por Marc Márquez generó un enorme tsunami que acabó inundando a la propia fábrica italiana. Un movimiento que desbloqueó el mercado y que automáticamente llevó a Jorge Martín a sellar un acuerdo de dos años con Aprilia en apenas unas horas, y que anunció ante incluso que el de Marc y Ducati. Además, envió a Enea Bastianini a la estructura satélite de KTM, y con él llegaba un Maverick Viñales rebotado desde Aprilia. Por tanto, las réplicas todavía salpicaron el fichaje de Marco Bezzecchi, también por la fábrica de Noale. Es decir, en una semana Ducati perdió a tres ganadores de GG.PP en 2023 y tres jóvenes talentos formados en la clase reina en las distintas estructuras privadas de la marca.

Y no acabará ahí la sangría en la familia boloñesa, que perderá también a su estructura privada preferente durante los últimos lustros (Pramac Racing), que se convertirá en el equipo satélite de Yamaha.

Algunos en el paddock piensan que la factura que ha pagado Ducati por tener a Márquez en vestido de rojo es demasiado alta. Un ejemplo de ello es Aleix Espargaró, que se preguntaba si "Ducati no se habrá disparado un tiro en el pie". Aunque habría que preguntarse si estas réplicas no habrían existido de ser Jorge Martín el elegido. Seguramente tanto Bastianini como Bezzecchi habrían recorrido el mismo camino en dirección a KTM y Aprilia. Y la relación entre Ducati y Pramac ya estaba bastante viciada antes de todo este terremoto, aunque es cierto que la puntilla se la clavó la negativa de Márquez a correr en esa escuadra. Pero ¿Y si además el que saliera en dirección a otra fábrica hubiera sido el propio Marc? ¿Compensaría?

EN UNA SEMANA DUCATI PERDIÓ A TRES GANADORES DE GG.PP EN 2023

En la decisión de Ducati no solo ha pesado la velocidad en la pista, que también. Sino muchas más cosas. Entre otras, la alargadísima figura de Marc Márquez y lo que representa. El mantra que se ha escuchado tanto estas semanas de que Marc Márquez vende más que Jorge Martín, que ni siquiera preocupa al de Cervera. "Claro que sí. Eso no es malo, ¿no? Lo que tenéis que preguntar a Ducati si ha influido o no...". Obviamente, sí.

En cualquier caso, parece cierto que un tsunami de estas dimensiones solo podría provocarlo en el actual paddock un piloto

“Mi sueño era ser piloto oficial”

El principal damnificado en la decisión de Ducati fue Jorge Martín, que por segunda vez en su carrera se quedó con la miel en los labios por ser piloto oficial de la fábrica italiana. “Uno tiene una idea en mente, y al final no tiene por qué salir como esperas. El domingo por la tarde en Mugello se lo comunicaron a mi manager [Albert Varela] y me dijo 'Nos vamos', y así fue. Tampoco me sorprendió, después de tantos años intentando ir ahí... al final era como que no tenía que pasar. Creo que todo pasa por algo. Obviamente me frustró, porque cuando ansías algo al final casi era como una obsesión y te duele porque parece que no has cumplido tu objetivo. No es que tuviera que demostrar nada, pero he demostrado el potencial que tengo. Me quedo con eso”.

Solo unas horas después de recibir el segundo “no” de Ducati, Jorge Martín ya había firmado su nuevo contrato con Aprilia para las dos próximas temporadas, un movimiento que muchos interpretaron como una especie de despecho, pero que el madrileño justificaba así: “Quería cerrar mi futuro en Mugello, no quería seguir más carreras con eso en mente. Mi sueño era ser piloto oficial, tener un soporte a nivel oficial y que un proyecto vaya en torno a mí. Yo podía desarrollar la moto a mi gusto y creo que es la mejor opción posible, donde más van a empujar para que yo gane. Y aparte, creo que seré mucho más feliz donde voy a ir que en otro sitio. Tenía muchas opciones: Aprilia, KTM... Muchas. Y al final decidí la que creía que me iba a hacer mejor piloto en el futuro y donde creía que podía ser más competitivo, que era Aprilia”.

Como no podía ser de otra forma, el hecho de que Martín vaya a dejar Ducati a final de año ha hecho que se activen las clásicas teorías conspiranoicas sobre algún tipo de sabotaje por parte de su fábrica actual; algo que niega categóricamente. “Confío en que en Ducati van a ser 100 % profesionales. Es más, me han dicho que no me va a faltar material por su parte, así que estoy tranquilísimo. Conmigo siempre se han portado muy bien durante estos cuatro años. He tenido muy buen soporte a nivel técnico, muy buenos contratos y estoy muy contento por eso. Esto es una empresa y no te lo puedes llevar a lo personal, porque si no estaría súper enfadado. Algo pasó durante el fin de semana de Mugello, que no está a mi alcance ni al alcance de mis resultados, para cambiar de opinión. No es algo que yo pudiese controlar, yo lo he hecho lo mejor que he podido y estoy líder del Mundial, y a raíz de ahí las cosas no salen como uno quieren y tienes que adaptarte”.

Bagnaia y Márquez se saludan en Assen, después del fichaje. Tuvieron sus más y sus menos en Portugal, donde acabaron por los suelos.

como Marc Márquez, pese a que él prefiera mantener un perfil más bajo y quitarse responsabilidades. “Creo que quién ha desencadenado todo ha sido Gigi Dall’Igna y su Ducati, no yo”, comentaba el piloto de Cervera. “Ha conseguido crear la mejor moto y por ella estaban esperando todos. A partir de ahí, se ha puesto todo en el sitio. Al final yo he conseguido lo que buscaba y no me interesa nada lo de los demás. En el deporte muchas veces hay que ser egoísta. Puedes pensar que quizás éste se lo merecía... pero se lo merece mucha gente y al final tienes que mirar por ti mismo”.

EL MUNDIAL 2025

Parece claro que Ducati perderá dos motos la próxima temporada y ‘solo’ tendrá seis Desmosedici GP, que todavía significará ser la marca con mayor número de pilotos. Está por ver si mantiene cuatro versiones del año en curso y solo dos del año anterior, o hace tres y tres para reducir costes. Lo que parece claro es que el equipo VR46

"Decisión meditada"

El tercer español implicado en el tsunami Ducati-Márquez fue Maverick Viñales, al que la llegada de Martín a Aprilia "se le hizo extraño", pero que quiso disociar este asunto de su decisión de cambiar la fábrica de Noale por el equipo satélite de KTM, con contrato directo con Mattighofen. "De hecho, que hayan fichado a Martín podría haber sido un incentivo para quedarme, para hacer una dupla ganadora e ir a por todo, porque éramos dos pilotos fuertes. Una de las razones en mi decisión fue la victoria en Austin. No puedo comprender como un fin de semana puedo lograr llegar a ese potencial, y no repetirlo... Creo que puedo dar mucho más. Mi meta es ganar, es mi único objetivo, es lo único por lo que entreno cada día. Mi instinto me dice que este ha sido el paso que me llevará a ganar. No ha sido una decisión tomada de un día para otro. Ha sido muy meditada, me he tomado mi tiempo, y poco a poco el camino me ha llevado ahí". Y confesaba que hacía cinco años que no tomaba una decisión dirigida: "Cuando renové por Yamaha me daban mucho dinero. Luego me tuve que ir a Aprilia por necesidad y este año he sido libre de decidir".

Marc Márquez es uno los referentes de Red Bull y la compañía austriaca está haciendo un esfuerzo al mas alto nivel para tratar de no perderle.

heredará la condición de escuadra preferente de Ducati y con ello, las Desmosedici 'pata negra' que deja Pramac. Ahí deberían estar Franco Morbidelli y Fermín Aldeguer, ya que el murciano firmó un contrato bianual con Ducati a principios de 2024. En cuanto al Gresini Racing, mantendrá a Álex Márquez en nómina y podría recuperar a Fabio Di Giannantonio, otro piloto de la casa, que debutó con el equipo que dirige Nadia Padovani en la clase reina y del que salió esta temporada para dar cobijo a Marc en el box.

Cuantitativamente el potencial de Ducati será menor, pero tener en el box oficial a dos pluricampeones de la clase reina como Bagnaia y Márquez es toda una garantía. Un tándem de ensueño y al que el italiano solo pedía que la llegada del español no rompiera la armonía del equipo. "Somos el equipo más fuerte de todos en este momento y si queremos seguir así, mejorando la moto y creciendo, hay que continuar así. Pienso que Marc es un piloto inteligente, lo entenderá y sabrá cómo adaptarse a la situación". Un Bagnaia que reconocía que Ducati no le había pedido opinión sobre el fichaje.

Para el de Cervera, supondrá su tercer equipo en los últimos tres años, después de permanecer sus once primeras temporadas en MotoGP con los mismos colores del Repsol Honda. En esta nueva aventura solo se llevará consigo a su hombre de confianza, Javier Ortiz, el mismo que le acompañó en su salida del año pasado. No podrá cumplir el sueño de juntarse de nuevo con el núcleo duro que formó en Honda, liderados por Santi Hernández. Aunque todo dependerá del peso que vaya ganando en la fábrica de Borgo Panigale...

Y otra cosa que queda pendiente por definir es el tema de los patrocinadores persona-

Bezzecchi y Bastianini, salen de la órbida Ducati reforzando a Aprilia y KTM, algo que parece no importa a Dall'Igna: tiene su 'Dream Team' con Bagnaia y Márquez.

les de Marc Márquez, algunos de los cuales entran en total colisión con los del Ducati Lenovo. El más importante de todos Red Bull, que lleva junto al catalán desde que puso un pie en el Mundial y que es uno de los atletas de referencia para la compañía de bebidas energéticas. El patrocinador del equipo italiano es Monster, que paga unas cantidades que de momento son inalcanzables, entre otras cosas porque el patrocinio de Red Bull es solo del piloto y debería ampliarlo al equipo. Aunque desde la marca austriaca se está haciendo un esfuerzo al mas alto nivel para tratar de no perder a uno de sus estandartes a nivel global.

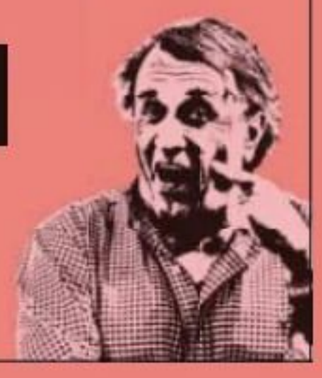
De hecho, Márquez asumía con naturalidad la posibilidad de perder un patrocinio tan importante con tal de estar en Ducati: "Que me gustaría seguir con Red Bull, evidentemente porque es un patrocinador que me acompaña desde 2008 y me gustaría seguir con ellos, pero eso ya no está en mi mano. Trabajaremos duro para conseguirlo, pero en el punto en el que estoy de mi carrera he priorizado el aspecto deportivo y he conseguido el mejor equipo posible. Ya lo hice el año pasado cuando renuncié a mucho por lograrlo".

MARC PERDERÁ PATROCINADORES PERSONALES EN SU PASO A DUCATI

Ya habrá tiempo de pensar en el año 2025. La temporada en curso está siendo muy regular para el piloto de Cervera, de menos a más y con una progresión constante que ya lo ha situado a un nivel muy parejo de los dos hombres fuertes de la categoría, Bagnaia y Martín. Entre resultados de sábados y domingos, mantenía una racha abierta de podios consecutivos entre Portugal e Italia, justo antes de celebrarse las dos últimas carreras del mes de julio, en Assen y, sobre todo, en su jardín de Sachsenring, el circuito donde más veces ha ganado en el Mundial. Los resultados que consiga antes del parón de verano también servirán para terminar de definir a Marc Márquez como candidato al título de MotoGP o como favorito al mismo. **M**

CARLO PERNAT

LA ELECCIÓN DE DUCATI



La elección de Ducati de incorporar a Marc Márquez al equipo oficial Ducati como compañero de Pecco Bagnaia ha anulado toda la política había estado construyendo durante los últimos años. Desde que decidieron no renovar a Andrea Dovizioso y dar un giro a su política de fichajes, se habían centrado en reclutar talento joven, con nombres que iban desde Bagnaia a Martín, pasando por Bastianini, Bezzecchi o Marini. Y evidentemente les estaba funcionado a la perfección porque siempre habían terminado entre los tres primeros y en los dos últimos años se habían hecho con el campeonato.

Esta elección de Márquez ha trastocado por completo toda la política de Ducati y también el mercado Ducati, pero no sólo para los pilotos, sino también para los equipos. Entiendo cómo debería sentirse Martín tras saber que el elegido era Márquez y cómo inmediatamente llegó a un acuerdo con Aprilia. Bastianini, que llevaba tiempo hablando con KTM, fue invitado también a salir y más cuando los austriacos tendrán cuatro motos oficiales el próximo año, todas con patrocinio de Red Bull. Y sobre todo, porque se reencontrará con su como ingeniero en pista en Ducati, Alberto Giribuola, que también ha jugado un papel muy importante en su elección. Y en el último minuto también Bezzecchi prefirió irse a Aprilia oficial que mantenerse en un equipo privado de Ducati. La pregunta es, ¿por qué tres pilotos jóvenes y rápidos han salido de Ducati para reforzar a las dos marcas que le compiten, Aprilia y KTM?

Y la cosa no acaba aquí, porque Ducati también perderá un equipo histórico, con una relación de muchos años como Pramac, que durante muchos años fue la escudería a la que llegaron los pilotos jóvenes reclutados por Ducati y que después se incorporaban al equipo oficial. En mi opinión, ésta es una pérdida aún mayor que la de los pilotos, porque Pramac no sólo es un gran equipo que en los últimos años planta batalla por el título de MotoGP, además tiene un valor añadido en la figura del propietario del equipo, Paolo Campinoti, que para mí es el número 1 en las relaciones exteriores del Mundial de MotoGP. Conoce a todo el mundo, al nivel de lo que sería Ferrari, por lo que es otra pérdida muy grave para la marca.

Está claro que Ducati ha hecho un equipo muy fuerte con dos campeones del mundo y con un piloto como Márquez que te aporta algo más que un candidato al título. Sí, pero ahora mismo no tiene ningún plan B ni C. Se ha concentrado sólo en esa decisión y se ha olvidado del resto. Así que ahora todo depende de ese plan A que forman la dupla Bagnaia y Márquez.

Veremos que sucede en el futuro con el equipo VR46, que pienso que el próximo año correrá con Morbidelli y Aldeguer, si se respeta su contrato. Y mirando más lejos, todavía no ha firmado para 2027 y que, en mi opinión, se unirá a BMW cuando la marca alemana aterrice en el Mundial. Así que esto dejará únicamente al equipo Gresini como satélite de Ducati. Que, sí, es un equipo bien hecho, pero no tiene una historia con Ducati.

Este es un poco el panorama actual en Ducati. Ha habido una pérdida de pilotos de equipo que es bastante difícil de digerir deportivamente, a cambio de la decisión de colocar a Márquez en el equipo oficial.

Tampoco la forma en que se hicieron las cosas pareció la más correcta, ya que la decisión se conoció el domingo por la noche tras la carrera Mugello, y cuando parecía que Martín era el predestinado. Esto realmente creó un caos indescriptible en los equipos, en los directivos, en los pilotos. Tanto es así que Martín corrió inmediatamente a ver a su amigo Aleix Espargaró para concretar su fichaje por Aprilia de un día para otro.

En resumen, Aprilia ha hecho un excelente equipo con Martín y Bezzecchi. KTM se ha reforzado con la llegada de Bastianini y Viñales, junto a Brad Binder y Pedro Acosta, que para mí es el futuro inmediato del Mundial. El tiempo dictaminará si Ducati hizo bien o no en tomar este tipo de decisiones y abandonando una política que le había dado sus mayores cotas de éxito.

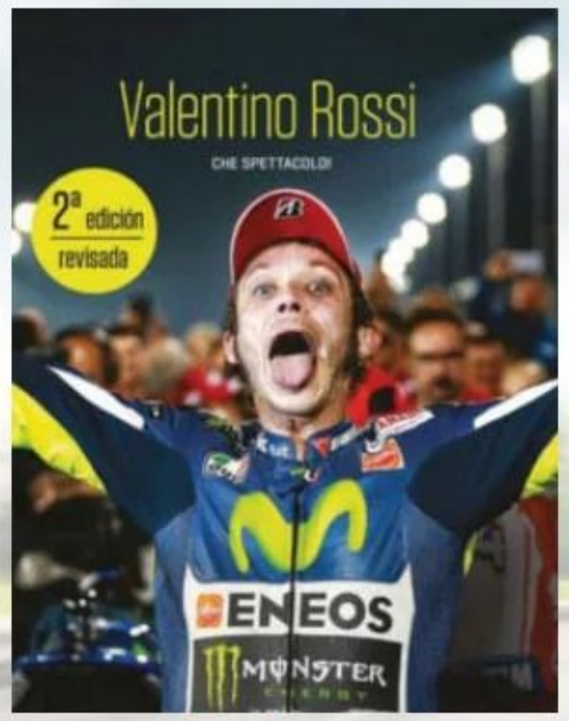
Si echamos un vistazo a la parrilla del año que viene, podemos decir todas las marcas rivales tienen gente joven potente, cosa que ahora Ducati no tiene. Este es un dato importante, que sinceramente también podría tener su peso al final de la historia. Las decisiones se toman en base a muchos criterios, no sólo deportivos y probablemente en este caso también haya un criterio de marketing detrás.

En mi opinión, los contratos deberían regularse un poco más como ocurre en otros deportes. En el fútbol, por ejemplo, existen dos ventanas donde se pueden hacer fichajes, en el mes de julio o en el mes de enero, que es un poco como el examen de recuperación. En MotoGP, todo empezó a cambiar cuando Lorenzo fichó por Ducati un año antes. Creo que este tipo de mercado abierto no funciona bien, no hay más que ver como el año pasado, en la última carrera de Valencia todavía quedaban huecos por cubrir. Dorna debería regular este tema; o quizás sea ya Liberty la que ponga orden en este aspecto.

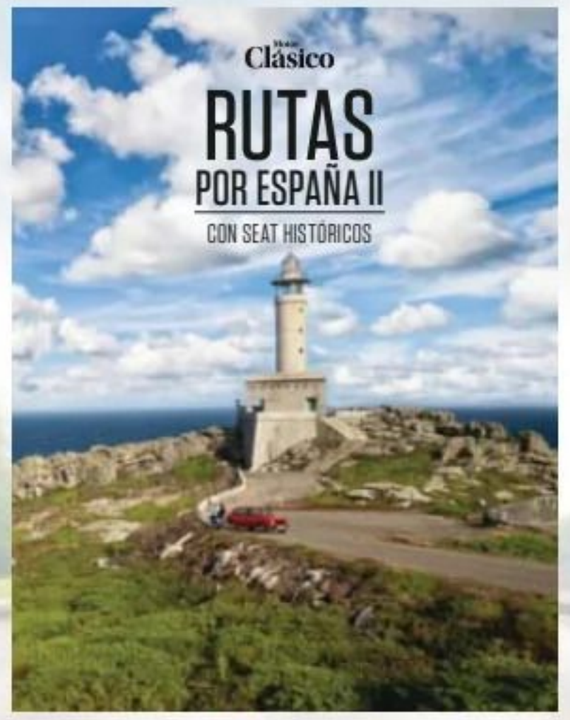
Entiendo por otra parte que desde el punto de vista periodístico y de interés de la afición, este tipo de rumores y fichajes atraen mucha atención. Pero en mi opinión, será más importante ver cómo se traducen todos estos quebraderos de cabeza y revanchas en la pista. Espero que no sobrepase los límites de lo deportivo, porque podría ser hasta peligroso. **M**

DUCATI NO TIENE PLAN B NI C. AHORA TODO DEPENDE DEL PLAN A QUE FORMAN BAGNAIA Y MÁRQUEZ

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



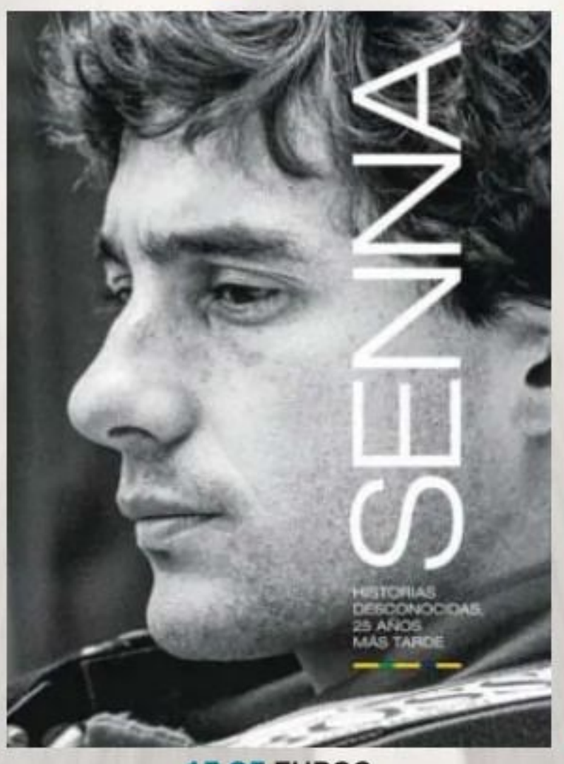
19,95 EUROS



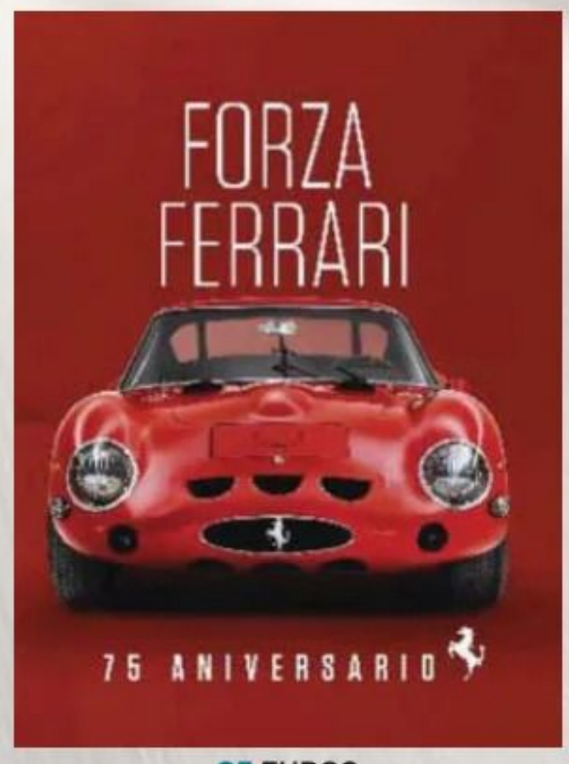
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

BOXENBOX

‘SuperMercato’

Una vez confirmado el fichaje de Márquez por Ducati oficial, se desbloqueó el mercado de MotoGP y las réplicas del terremoto no se hicieron esperar. KTM anunció los pilotos de su estructura satélite, Enea Bastianini y Maverick Viñales. El primero, que perdió su sitio en favor del de Cervera en Ducati; y el segundo, que prefirió tomar la vía austriaca tras la llegada de Martín a Noale. Lo cierto es que la relación entre el piloto catalán y Aprilia ya se había enfriado. De hecho, la primera idea de Viñales era renovar a inicio de curso, pero entonces la marca frenó ese deseo. Cuando llegaron los resultados y, sobre todo, tras la victoria de Texas, Aprilia quiso reactivar el nuevo contrato y fue entonces cuando el piloto pidió tiempo y amplió sus miras más allá de Noale. Hasta que el repentino anuncio del fichaje de Martín ya daba a entender que ni una parte ni la otra tenía ya mucha intención de seguir juntos.

El de Roses cerrará una etapa de tres años en Aprilia, donde volvió a sentirse piloto tras su turbulenta salida de Yamaha a mediados de 2021; y buscará un hito histórico en la clase reina, lograr la victoria con cuatro fabricantes diferentes. Aunque compitan con el renombrado equipo Red Bull KTM Tech3, tanto Viñales como Bastianini tienen contrato con la fábrica y pilotarán sendas RC16 idénticas a las del equipo oficial, formado por Brad Binder y un Pedro Acosta, merecidamente promocionado. Un póker de ases naranjas para plantar cara a las todopoderosas Ducati.

El último movimiento confirmado hasta la fecha ha sido el fichaje del sustituto de Viñales y compañero de Martín en 2025. Y el elegido es Marco Bezzecchi. Con este fichaje, Aprilia cumple el sueño de tener un piloto italiano en su equipo oficial, mientras que el tercer clasificado del campeonato 2023 abandonará la estructura del VR46, donde competía desde Moto2, para volar por su cuenta como hizo a finales del año pasado Luca Marini, dejando además libre una Ducati muy golosa.

¿Y AHORA QUIÉN?

No hemos llegado al ecuador del campeonato y ya está confirmada la mitad +1 de la parrilla del Mundial de MotoGP 2025. Los equipos oficiales de Ducati (Bagnaia y Márquez), Aprilia (Martín y Bezzecchi) y KTM (Binder, Acosta, Viñales y Bastianini). Mientras que Fabio Quartararo con Yamaha, y Luca Marini (Repsol Honda) y Johann Zarco (LCR Honda) repetirán en sus equipos. El +1 es Fermín Aldeguer, fichado por Ducati antes de arrancar la temporada y que ahora la fábrica italiana tiene que buscarle acomodo. Y de momento no sabe si contará con tres equipos privados o dos, si Pramac finalmente se convierte en escudería satélite de Yamaha. Entre los españoles, Álex Rins, Joan Mir y Álex Márquez están cerca de renovar con sus equipos; más difícil lo tendrán para seguir Raúl y Augusto Fernández, mientras que Aleix Espargaró colgará el mono y será probador de Honda.

EL 'TAPADO' RAZGATLIOGLU

La clase reina podría recibir, además de una nueva promoción de pilotos que suban de Moto2 con Aldeguer al frente (suenan Joe Roberts, Ai Ogura o Sergio García), se les podría unir Toprak Razgatlioglu, en un trasvase de WSBK a MotoGP que hace años que no se produce. El turco ya ha estado cerca de dar el salto en otras ocasiones y hasta llegó a hacer un test con Yamaha. Ahora ha sido su manager, Kenan Sofuoglu, el que le ha puesto en el disparadero. "Tenemos un contrato de dos años con BMW, pero ya le he informado que queremos dejar Superbike a finales de este año y pasarnos a MotoGP". La noticia cayó como un jarro de agua fría en la firma germana, que a día de hoy se está planteando la posibilidad de entrar en MotoGP con el cambio de normativa en 2027. Habrá que ver si Razgatlioglu va de farol o no, porque hay equipos que ya han llamado a su puerta...

PIERDE LA MOTO Y EL HUMOR

En el actual juego de sillas de MotoGP hay ganadores y derrotados. Así es como se siente Jack Miller, que se ha quedado sin sitio en KTM pese a que la marca austriaca le prometió que contaría con él. "Para mí fue una sorpresa porque lo último que me dijeron fue: 'No te molestes en hablar con nadie porque queremos mantenerte en la familia'. Después recibí una llamada tres horas antes de lanzarse el comunicado de prensa diciéndome que no tendría un contrato. Así que me sorprendió. Pero es lo que hay", detalló el australiano, que acostumbra a no morderse la lengua. De momento Miller es de los que no tiene moto para 2025 y deberá moverse para conseguirlo. Si fuera por él, volvería a Ducati, aunque no parece que haya hueco en la fábrica italiana...

KAZAJISTÁN POR INDIA

Las inundaciones en la ex república soviética obligaron a aplazar el GP de Kazajistán, dejando un agujero sin carreras que ha durado casi todo el mes de junio. La buena noticia es que ya se le ha encontrado acomodo en el calendario 2024, la mala es que ocupará el sitio del GP de India, "pospuesto hasta 2025 por consideraciones operacionales" según indicaba el comunicado. Aunque en el mismo, mantenía su compromiso a largo plazo con el gigante asiático, y el campeonato regresará al circuito de Buddh en marzo de 2025. Varios meses antes, y si no hay sorpresas, se estrenará por fin el circuito de Sokol el fin de semana del 20 al 22 de septiembre, dando el pistoletazo de salida a la gira asiática de final de temporada.

KEVIN CAMERON

¿TALENTO OCULTO?

Cómo es posible que muchos pilotos suban rápidamente a MotoGP desde Moto3 y Moto2, pero luego se conviertan en un cohete de etapas cuya tercera no se enciende? Tienen lo que parecen ser buenas motos, pero su ascenso se ha detenido, y normalmente no prestamos mucha atención a estos pilotos. Acabo de escuchar que un piloto americano del campeonato MotoAmerica tenía problemas de vibraciones en los entrenamientos y que simplemente cambiando dos clics de ajuste en la extensión las eliminó. Podría haber sucedido lo contrario, esos dos clics las podrían haber iniciado. Cambios tan pequeños pueden estar detrás de las declaraciones que escuchamos frecuentemente de esos pilotos que tienen supuestamente talento, pero son, del tipo, "desde la primera vuelta no tuve agarre trasero".

¿En todos los equipos la regla que pilotos como Mick Doohan, John Surtees y otros exigían? No se hacen cambios en la moto sin el conocimiento y permiso expreso del piloto. Los ingenieros quieren que se evalúen sus ideas, por lo que esos cambios no autorizados son tentadores, lo sabemos por lo que dicen los pilotos. Y hay un gran cambio al llegar a MotoGP. En Estados Unidos, un piloto brillante logró victorias en Superbike, para luego caer en una depresión y se fue dejado ir. Firmó con otro equipo, fue rápido nuevamente. Sus allegados creían que era rápido cuando lo dejaban solo para lidiar lo mejor que pudiera, pero que cuando se enfrentaba a decisiones sobre amortiguación, precarga, altura de conducción o actitud del chasis, se sentía presionado por su propia falta de experiencia con todas esas opciones. Todos sentimos empatía por Jack Miller, que sigue siendo rápido en sus mejores días, pero que son demasiado pocos. ¿Por qué?

Los aficionados se entusiasman creyendo que los grandes campeones lo dan todo, todo el tiempo, pero tenemos el ejemplo de Valentino Rossi en sus mejores momentos. En unos entrenamientos en Valencia, liderando un grupo de motos, uno de mis colegas apuntó, "Mira, ni derrapa". Era cierto, y además, cuanto más miraba a los que lo seguían, más derrapadas veía. Su habilidad y el ajuste de la moto, le daban más margen que a los que estaban detrás de él, alguno de los cuales no tenía ninguno.

A medida que las circunstancias obligan a un piloto a empujar, a medida que su tiempo por vuelta disminuye, llegan pequeños errores, porque su margen se está reduciendo. Esto hace que intervenga la suerte como socio. A medida que el azar tiene una mayor importancia, los errores aumentan y se pierde más tiempo, algo que sólo se recupera empujando más. Ese es su tiempo límite, porque al empujar más, los errores se vuelven más difíciles de recuperar y el piloto puede llegar a caerse. A veces lo podemos ver cuando es perseguido por otro y decide distanciarse. Nos encontramos en una lucha en la que intervienen los márgenes: ¿quién tiene los mayores? A medida que el líder aumenta el ritmo, el perseguidor también tiene que hacerlo. Si el líder tiene margen para permitírselo, el perseguidor llega a su zona de errores crecientes, y después de una serie de deslizamientos, puede elegir el segundo lugar en lugar de la hierba o la grava. Reduce algo el ritmo hasta uno que sabe que le llevará a la bandera de cuadros, y el líder se aleja. Si el perseguidor también tiene margen de reserva, acabará en pelea. Cuando le pregunté a Jerry Burgess, entonces jefe de equipo de Rossi, cómo podía tener tiempo en un fin de semana para cambiar la mayoría de los ajustes, especialmente la electrónica, hasta lograr el compromiso óptimo, respondió: "Ayuda si tu piloto es muy inteligente".

¿Qué pasa si el jefe de equipo aplica métodos extraños? Cuando Freddie Spencer en 1993 estaba contratado por Yamaha en un equipo no japonés, estaba desconcertado. Me dijo: "Me dicen que planean guardar la potencia para el domingo y entonces ponerla toda. Pero como ya habremos elegido los neumáticos y las relaciones de cambio, todo estará mal en la carrera". Los departamentos de carreras, como las autoridades nacionales de aviación, establecen tiempos de vida estrictos para las piezas. Cuando se competía en Moto2 con los motores Honda CBR600RR, cada tres carreras se cambiaban piezas como el cigüeñal, las bielas, los pistones, etc. No ocurría los mismo cuando el americano Rich Schlachter rodaba primero con margen sobre su Yamaha TZ750 en las 200 Millas de Daytona en 1981. Un piñón trasero de aluminio parecía que estaba bien, pero se desgastaron los dientes tanto que comenzó a dejar que la cadena saltara a plena potencia. Tuvo que reducir la potencia hasta que se detuvo el salto, y terminó tercero. Es un buen ejemplo de control de daños. ¿Cómo puede ser que unos neumáticos funcionen mal en la carrera cuando en los entrenamientos lo han hecho perfectamente durante el fin de semana? Si no discutimos la posibilidad que puedan variar su rendimiento de una unidad a otra, ¿qué más puede pasar? ¿Cómo se mantiene la altura de la moto en las curvas? Los muelles más duros son una manera, otra aumentar la precarga con muelles más blandos. Otra tentación puede ser dar un clic o dos más de hidráulico de compresión. Elige una opción y comprueba si también favorece el deslizamiento del neumático. Las motos son muy complicadas, y cada cambio en un parámetro tiene efectos en todos los demás.

Los equipos tienen que ajustar su presupuesto controlando todos los factores. En una ocasión, en los días en que todavía se trabaja en los motores en los boxes y de noche se oía el sonido de los rotaflex, fui al camión de recambio por clips de bulón, pero me detuvo nuestro encargado del almacén para preguntarme, "¿dónde están los seis que te di ayer?". Hoy en día, Francesco Bagnaia habla a menudo de su absoluta confianza sobre que su equipo encontrará la configuración que necesita para la carrera del domingo.

La confianza es velocidad. **M**

PEQUEÑOS CAMBIOS EN EL AJUSTE PUEDEN PRODUCIR OTROS MUY IMPORTANTES EN LA MOTO

nationale nederlanden

PLOGGING TOUR

HAZ DEPORTE POR EL PLANETA

MADRID / A CORUÑA / BARCELONA / BILBAO / MÁLAGA / VALENCIA / IBIZA...

19.05.24 · 26.05.24 · 02.06.24 · 09.06.24 · 22.09.24 · 05.10.24 · 27.10.24

CARRERA POPULAR 5,6 KM · PLOGGING PRO 11 KM · FAMILIAS MULTIAVENTURA 2,2 KM

WWW.PLOGGINGTOUR.COM

CIRCUITOS DEPORTIVOS - MASTERCLASS - ZUMBA - FITNESS - TALLERES - ARTE - RECICLAJE - REUTILIZACIÓN - JUEGOS - REALIDAD VIRTUAL

CAPÍTULO 102

CONTRA TODOS

EL ÚNICO PROYECTO PRIVADO QUE REALMENTE SE PLANTEÓ CON LA INTENCIÓN DE TENER ÉXITO EN LA CATEGORÍA DE MOTOGP FUE EL CAPITANEADO POR KENNY ROBERTS, QUE TRAS SUS MODENAS Y KR DE 500 CC CON MOTOR DE DOS TIEMPOS SE EMBARCÓ EN LA AVENTURA DE LUCHAR CONTRA LAS GRANDES FIRMAS MUNDIALES CON UN PROTOTIPO DE CUATRO TIEMPOS.

TEXTO: **PEPE BURGALETA.**
FOTOS: **SLIB. G&G.**

Desde que Kenny Roberts se retiró como piloto a finales del año 1983, el americano no había dejado de ser uno de los principales protagonistas del Campeonato del Mundo al otro lado del muro de boxes. Primero con equipos ligados a Yamaha en las categorías de 250 cc y 500 cc, hasta lograr convertirse en la escuadra oficial de la marca japonesa, más tarde creando sus propias motos de 500 cc con motores de tres cilindros. La llegada de MotoGP suponía un nuevo reto para todos, desde los años 70 nadie había creado motores de cuatro tiempos prototipos para correr, y el mundo había cambiado enormemente desde la retirada de las MV Agusta a mitad de aquella década.

Roberts tenía el apoyo de la firma malaya Proton, un fabricante de automóviles que había iniciado su andadura produciendo versiones de Mitsubishi, y decidió embarcarse en la aventura de construir una MotoGP para el nuevo campeonato, la Proton KR V5.

DAVID

La apuesta de competir con una estructura privada contra las fábricas era más que arriesgada, pero las V3 de 500 cc del equipo habían cosechado algunos buenos resultados, y el reglamento de MotoGP se había creado con la clara intención que no fuese complicado encontrar suficiente potencia con esos motores de 990 cc. A principios de siglo el desarrollo de los neumáticos no hacía presagiar que se pudiese lidiar con potencias muy superiores a los 200 CV, que era la base de la cifra que rondaba en la cabeza de los diseñadores.

El equipo decidió construir un motor V5, al igual que Honda. El diseño podía ser más complicado, pero la igualdad de peso con las 4 cilindros permitía aprovechar la mayor potencia generada. El diseño del motor siguió a cargo de John McGee y su equipo que finalmente plantearon un propulsor lo más compacto posible con la intención de poder moverlo

SUOMI
teamkr.com
PROTON
riders
PROTON
MICHELIN
NISIN

Las motos

2004 PROTON KR V5

Kenny Roberts obtuvo ayuda financiera para construir una MotoGP, y decidió crear una V5 como había hecho Honda. Con un motor de V cerrada de 60° y un tamaño muy reducido, el motor se instaló en un chasis tradicional de doble viga de aluminio y estuvo listo para la temporada 2003. El año siguiente se construyó uno nuevo con un proceso de fabricación completamente mecanizado. Quedó claro rápidamente que la moto adolecía de falta de potencia y brusquedad de la respuesta, algo que el desarrollo posterior no consiguió mitigar, provocando que su rendimiento estuviese por debajo del exigido en la categoría.

2005 PROTON KR KTM V4

KTM tuvo que abandonar su proyecto de realizar una MotoGP, pero el motor diseñado no cayó en saco roto y Roberts lo incorporó a su Proton en 2005. Era un V4 a 75° con distribución neumática y válvulas radiales, y lubricación por cárter seco. Era potente pero con una entrega de potencia que resultó excesivamente agresiva. El motor reveló una elevada necesidad de control y mantenimiento, tanto de la electrónica como el sistema de distribución, lo que provocó tensiones con el fabricante austriaco y la retirada de este del proyecto ante de finalizar la temporada.

Gracias al motor RC211V de Honda, un V5 en el que se inspiró Roberts en su primer diseño, la moto norteamericana alcanzó su mejor nivel de rendimiento, logrando Kenny jr. un par de podios.

en el chasis para acelerar el desarrollo y la puesta a punto. El V5 a 60º estaba además equipado con un eje intermedio de transmisión para poder cambiar con facilidad el orden de encendido. Al igual que el Honda, la bancada delantera tenía tres cilindros y la trasera dos. La configuración de cinco cilindros permitía además aprovechar la experiencia de las superbike de carreras de 750 cc, con casi la misma cilindrada unitaria, para el diseño del motor con cotas semejantes, en este caso basándose en el motor de la Kawasaki con cotas de 73,0 x 44,7 mm, que se modificaron para alcanzar los 990 cc. El chasis era el habitual doble viga de aluminio, que se basó en el diseño de las V3 de 500 cc de dos tiempos.

El equipo tenía un buen apoyo financiero, pero obviamente no al nivel del de los fabricantes. Roberts iba a encargarse de todo, motor y chasis, y construyó para el equipo una fábrica ubicada en la localidad inglesa de Banbury. Esta localización la permitía estar rodeada de los especialistas en fabricación de piezas para los coches de F1, cortadores de engranajes, fabricantes de fibra de carbono o soldadores de rayos E. Son empresas muy especializadas, escasas y de presupuestos altísimos con tres niveles de suministro, el de los equipos de F1, el del resto de las competiciones, y para particulares. El equipo Roberts no iba a poder tener la relación de un equipo de F1, así que decidió comprar el utillaje necesario para poder fabricar gran parte del trabajo.

Aunque la categoría de MotoGP se estrenó la temporada 2002, la moto no estuvo lista para ese año y el equipo siguió corriendo con las 500 cc. La MotoGP se estrenó en los entrenamientos del GP de Francia de 2003. Para entonces las cosas habían cambiado respecto a lo que se esperaba en 2001, porque los motores habían aumentado bastante de potencia y los neumáticos habían logrado evolucionar para soportar por encima de los 230 CV. Los cálculos del equipo se habían quedado cortos como se comprobó enseguida. El diseño compacto elegido para el motor limitaba la potencia y la moto en las primeras carreras tuvo problemas con algunas piezas que obligaron en ocasiones a sacar de nuevo a la pista las antiguas dos tiempos.

De cara a la temporada 2004 entró en liza John Barnard, un especialista de la Formula 1 que se hizo cargo del diseño del chasis. El británico aplicó técnicas de construcción del sector automovilístico, realizando las piezas de bastidor por mecanización en centros automatizados de alta precisión, lo que permitía réplicas exactas de piezas que luego encajaban entre ellas, y permitiendo que cada una fuese exactamente igual que la anterior. Para la realización de las vigas centrales se empleaba un método de erosión por láser que hasta el momento no se había utilizado en las dos ruedas. El chasis tenía unos tirantes delanteros muy cortos que sujetaban el motor por las culatas a la zona de la pipa de la dirección, con la entrada de aire por la parte superior de las culatas delanteras. Una concesión al diseño de la Honda era la suspensión trasera con el amortiguador anclado en su parte superior al basculante para dejar espacio a los escapes en la parte posterior del chasis.

Vistos los problemas de potencia, que no sólo se centraban en los valores máximos, sino también en la brusquedad de la entrega de par, el equipo contrató a Stuart Banks para que diseñase una nueva culata, de manera que se crearon dos equipos de desarrollo del motor diferentes. Como las culatas eran una parte estructural del chasis, que tenía que ser muy ancho en la parte delantera para sortearlas, el diseño se complicaba. Otro problema que llegó con la búsqueda de potencia fue la fricción del motor debido a su pequeño tamaño, ya que las fluctuaciones de presión la aumentaban. Se cambiaron las cotas del motor a 72 x 46 mm, con una carrera más larga para intentar disminuir la brusquedad de la entrega de potencia, y se cambiaron escapes y calado del cigüeñal, pero no se solucionaron los problemas. Además, según se aumentaba el régimen, lo hacía el bombeo interno. El equipo debería cambiar el diseño del motor por completo, pero era inviable. Los pilotos había sido Kurtis Roberts y Nobuatsu Aoki, luego James Haydon sustituyó al lesionado Roberts.

LLEGA KTM

En paralelo al proyecto KR, la firma austriaca KTM había comenzado el desarrollo de una MotoGP a finales de 2002. El jefe de desarrollo, Wolfgang Felber había contratado el diseñador Kurt Trieb, que provenía de trabajar en los motores de F1 de Porsche y BMW, y con un equipo de siete personas proyectaron y empezaron a construir un motor. Finalmente se eligió una configuración V4 de 75º, que

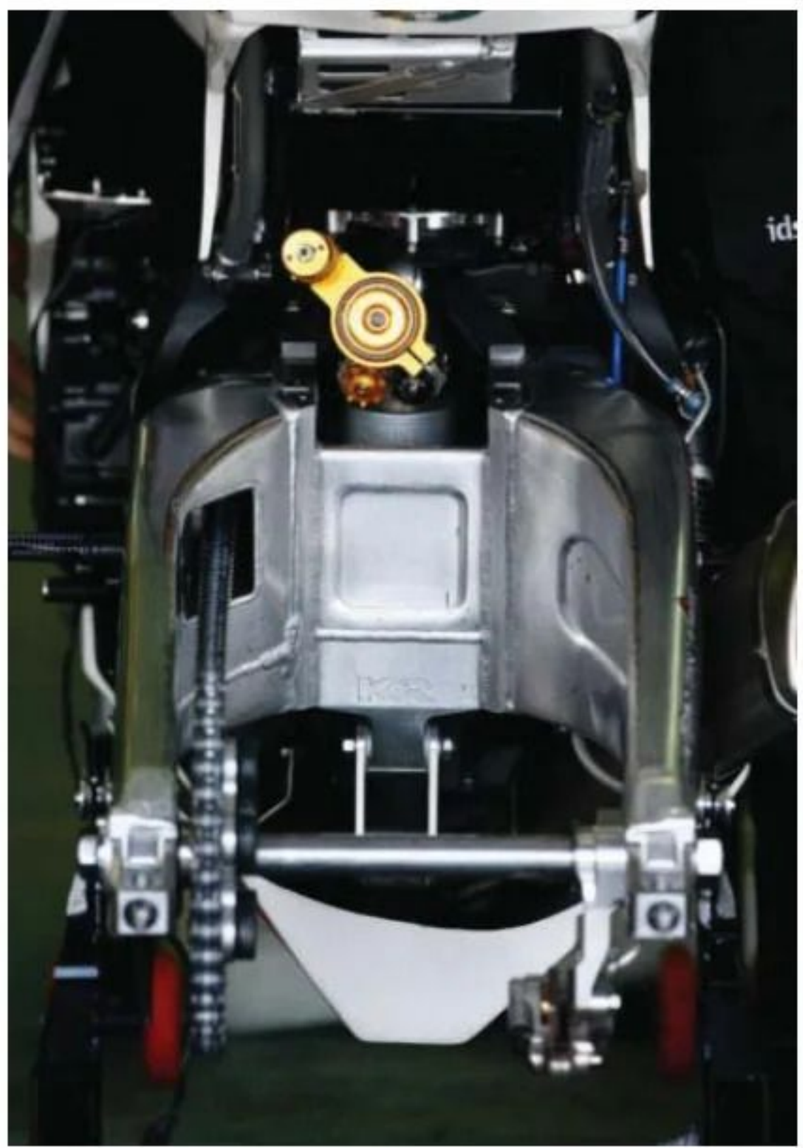
2006 PROTON KR HONDA V5

En la temporada 2006 el equipo KR logró que Honda le permitiese usar sus motores V5, las mismas unidades de los equipos satélite de la marca. El motor se montó de nuevo en un chasis similar al construido en 2004, con los tirantes delanteros más largos debido al mayor ángulo de entre los cilindros del motor y cambios en la suspensión trasera, pero con un diseño igual a los precedentes. Un año más tarde las KR mantuvieron el acuerdo con Honda instalando los nuevos motores V4 de 800 cc que exigía el cambio de reglamento, pero su potencia inicial resultó muy escasa.

El motor KTM

A principios de siglo, KTM, que se había convertido en una de las principales firmas de motocicletas de campo, decidió dar el salto a la carretera. Era la única forma de expandirse en el mercado global, pero necesitaba de una ingente inversión a todos los niveles. En esos momentos su gama de carretera se restringía a modelos monocilíndricos, las Duke, y necesitaba ampliar sus diseños. No habían llegado a buen término las opciones de desarrollar el V2 de Rotax ni el de Folan, de manera que bajo la dirección de Wolfgang Felber, se inició en 1998 el diseño de un motor de alta cilindrada, que resultó ser el LC8 V2 de 950 cc que propulsó inicialmente su Adventure en 2003, que ya había logrado en estado de prototipo la victoria en el Dakar con Fabrizio Meoni en 2002. Al mismo tiempo, tanto como herramienta de desarrollo de ingeniería como para darse a conocer, comenzó el proyecto de correr en MotoGP aprovechando el cambio de reglamento, ya que KTM competía con éxito en 125 cc y 250 cc con los diseños a Harald Bartol. Con la ayuda de un equipo técnico procedente de la F1, se creó el motor V4 de distribución neumática, pero desgraciadamente los cambios en la coyuntura económica de la compañía y el descubrimiento de los costes reales de implicarse en ese campeonato, cortaron el desarrollo de lo que hubiese sido la primera KTM de MotoGP. Hubo que esperar hasta 2016 para que esto sucediese.

Cuando KTM abandonó el proyecto MotoGP por su excesivo coste, Roberts aprovechó este motor de aparente potencial, pero que reveló un excesivo coste mantenimiento y mucho control.



tenía como elementos diferenciales un sistema de distribución neumática con válvulas radiales como el de los F1 y un sistema de lubricación por cárter seco con múltiples bombas e inyectores internos. Rendía 230 CV a 16.500 rpm con un régimen máximo de unas 18.000 rpm. Sin embargo, en julio de 2003 la junta directiva de KTM paralizó el proyecto por sus altos costes y los problemas derivados de la situación de la compañía especialmente en América con la devaluación del dólar y el descenso de las ventas de sus motos off road. El chasis, que también se había empezado a diseñar, se paralizó igualmente.

Una solución para el equipo KR, que había comprobado que su motor no tenía recorrido, y para KTM, que podría probar su motor, era instalarlo en la MotoGP, y finalmente se llegó a un acuerdo tras fracasar las negociaciones con el equipo WCM. Se probó el motor en Brno y Portugal, y para 2005 se decidió correr con él. Sólo se habían construido cinco unidades prototipo que iba a pilotar Shane Byrne. El motor se pudo instalar en el chasis 2004 sin grandes problemas, aunque adelantándolo, pero desde el principio acusó también problemas de brusquedad en la respuesta. Era potente, pero agresivo, con un cigüeñal de poca inercia, algo que se intentó resolver aumentando el peso sobre el diseño original, pero no era suficiente, y KTM no tenía intención de destinar los recursos necesarios para diseñar uno nuevo. Además, surgieron problemas de fiabilidad iniciales por la poca duración de algunas piezas que eran todavía prototipos. Se trabajó en el diseño de escapes y en la caja de aire, pero sin que la moto tuviese el rendimiento esperado. El motor, con un accionamiento mecánico de la inyección pero intervención electrónica en muchos ámbitos, necesitaba mucho tiempo para ser chequeado antes de estar listo para arrancar, y el sistema neumático necesitaba una vigilancia constante. Aunque KTM enviaba a cada carrera al ingeniero Heinz Payreder, las relaciones fueron tensándose hasta el punto que en la carrera de la República Checa, KTM embaló los motores el sábado por la noche y se los llevó a Austria. El equipo tenía una de sus antiguas V5 en el circuito, y con ella corrió Jeremy McWilliams.

El cambio de reglamento en 2007 llevó a Roberts a trabajar con el motor RC212V de Honda, al que le faltó potencia y rendimiento. Roberts no quisó pagar actualizaciones y dejó el campeonato.

John Barnard

El ingeniero John Edward Barnard nació en 1946 en Londres ha sido uno de los hombres más famosos dentro del mundo técnico de la Formula 1 automovilística, creando nuevos diseños que han llegado hasta nuestros días, y trabajando para muchos de sus grandes equipos. Comenzó su carrera en la firma de automóviles de carreras Lola en 1968, para pasar al equipo McLaren en 1972, al que volvió en 1980 para diseñar el primer chasis de fibra de carbono que apareció en 1981, y que revolucionó el diseño de los F1. También fue el creador de los pontones laterales en forma de botella de Coca Cola. En 1987 pasó a Ferrari, creando una oficina técnica en Inglaterra, dos años más tarde creó la primera caja de cambios semiautomática que se accionaba con levas desde el volante. En 1990 pasó a Benetton, para regresar a Ferrari en 1993. Más tarde creó su propia oficina técnica hasta que se pasó a las motos convirtiéndose en el Director Técnico del equipo KR.

LA SOLUCIÓN HONDA

En 2006 el equipo logró que Honda le alquilase los mismos motores V5 que empleaban los equipos satélite de la marca, incluso que les permitiesen mantenerlos por su cuenta. El chasis Barnard se modificó para instalarlo y se diseñaron tirantes delanteros más largos, lo que mejoró el funcionamiento de la moto. Como ahora las vigas eran más largas y la máquina de electroerosión de Barnard no podía fabricarlas, se volvió al procedimiento tradicional. Otra modificación como evolución del diseño original fue anclar el amortiguador en el chasis en vez de en el basculante, aunque posteriormente se volvió a la solución tradicional de la moto. Además, se mantuvo el acuerdo con Michelin, lo que garantizaba buenas gomas. Esa fue sin duda la mejor temporada del equipo con Kenny Roberts Jr. como piloto, que logró un tercer puesto en Cataluña y Portugal y dos 4º en EE.UU. y Chequia, acabando sexto en la clasificación.

La temporada 2007 llegó con el cambio de reglamento y los nuevos motores de 800 cc. El equipo KR siguió manteniendo el acuerdo con Honda, que había cambiado el diseño a un V4 de carrera corta, pero el motor inicial no tenía suficiente potencia. Aunque el equipo construyó varios chasis para cambiar la posición del motor, la KR no lograba buenos resultados. Aunque Honda tuvo un nuevo motor en la segunda mitad del año, Kenny Roberts no quiso pagarlos y, de hecho, a final de la temporada el equipo cerró sus puertas y la Proton KR se convirtió en historia. **M**

ATACAMA EN MOTO

TURISMO SOSTENIBLE

COMO AMANTES DE LAS MOTOS, DEBEMOS RECONOCER QUE NUESTRA PASIÓN POR LA NATURALEZA Y LA AVENTURA TIENE UN IMPORTANTE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL. SIN EMBARGO, NUESTRO VIAJE POR CHILE Y ARGENTINA PRETENDE NARRAR TANTO AVENTURAS ÉPICAS COMO ACTOS SENCILLOS CON POTENCIAL DE IMPACTO POSITIVO.

TEXTO: **FEDERICO TONDELLI.**
FOTOS: **FEDERICO TONDELLI / EUTO MANDALARI**

Nuestro viaje comienza en la región de Calama, en Chile, tristemente famosa por albergar el mayor vertedero de ropa usada (y sin usar) de las principales cadenas de moda rápida. En contraste, San Pedro de Atacama es un pueblo encantador con casas hechas de ladrillos de barro secado al sol, que rezuman sencillez y armonía con la naturaleza. Sirve como centro de la inmensa extensión del desierto de Atacama y, desde aquí, numerosas excursiones conducen al desierto más seco del mundo. Aquí es donde damos nuestros primeros pasos para familiarizarnos con las motos, el terreno y la altitud. Tenemos planes de ascender más de 4.000 metros varias veces en los próximos días, por lo que debemos aclimatar tanto nuestro cuerpo como nuestra mente a montar en condiciones de poco oxígeno.

Las lagunas de Baltinache se encuentran al final de un sendero llano y rápido de 50 kilómetros hacia el sur, un recorrido realizado sin equipaje le da un sabor especial. El agua de estas lagunas es tan salada que quema los labios al contacto, y el terreno que las rodea está cubierto de una delicada costra de sal blanca. No hay mejor lugar en el mundo para saborear la puesta de sol que el Valle de la Luna, con sus altas dunas de arena fina que brillan de rojo cuando se pone el sol. El valle que conduce a Caspana y los geiseres del Tatio están envueltos en un escenario de película occidental, mientras que la Reserva Natural de los Flamencos fascina la vista con decenas de flamencos y unos cientos de burros que han sobrevivido a la despoblación rural.

Por mucho que el desierto parezca uniforme, en realidad es un universo de delicados equilibrios. Existen senderos y caminos bien señalizados, los cuales son debidamente vigilados por el personal de la zona. Esto no sólo nos ayuda a los viajeros a no perdernos, sino que también nos anima a respetar lo

que hace que este lugar sea tan especial. A pesar de su atractivo que induce a la adrenalina, el spinning todoterreno no es ideal ni para el medio ambiente ni para nuestra seguridad.

Entre la gran cantidad de emocionantes excursiones accesibles desde San Pedro, una se destaca como verdaderamente extraordinaria: el viaje a la Laguna Colorada de Bolivia. Este oasis de colores vibrantes se encuentra dentro de la Reserva Nacional Eduardo Avaroa (Bolivia). Por un día, dejamos atrás nuestras queridas motos y nos embarcamos en una aventura en un robusto 4x4, conducido por un boliviano de cálida sonrisa y piel besada por el sol de altura. Las ocho horas que pasé en compañía de Juan al volante se convierten en una esclarecedora clase magistral en el desierto, superando cualquier lección aprendida en mis viajes anteriores. Juan me revela los secretos del desierto, enseñándome a interpretar los colores de la arena para entender su textura, a predecir la lluvia observando los movimientos de las nubes y a interactuar con las llamas cuando se acercan a la pista. Es la interacción con la población local, la confianza que depositamos en ellos de vez en cuando, lo que hace que el viaje sea tan único. Además de apoyar la economía local, hacemos descubrimientos extraordinarios y aprendemos sobre las maravillas ocultas de estas cautivadoras tierras.

No se trata sólo de explorar el mundo sino de conectar con él, aprendiendo de quienes conocen el territorio mejor que nadie. Es una experiencia que nos recuerda que nuestro viaje no es sólo una acción personal sino una pieza del mosaico de relaciones humanas y geográficas que pueblan nuestro planeta. Y en este diálogo entre culturas y tierras hay mucho por descubrir y aprender.

Estas mismas lecciones se vieron reforzadas unos días después de nuestra llegada al Salar de Jujuy: una extensión de sal cocida al sol que refleja la luz como un espejo, convirtiendo el mundo entero en un país de las maravillas blanco y apagado que recuerda la primera nevada de Navidad. Si bien uno podría aventurarse solo en el salar, ahora he aprendido que seguir los caminos establecidos es un sabio consejo. Disfruté navegando por la superficie salada, siguiendo a una indiferente señora de mediana edad que avanzaba como un rayo en su ciclomotor desgastado, aparentemente imperturbable por la precariedad de su vehículo y la sal abrasiva esperando cualquier posible caída. Siempre me ha divertido cómo los lugareños se burlan discretamente de nosotros, los europeos, con nuestras motocicletas de gran tamaño cargadas de accesorios y equipaje superfluos. Antonia, nuestra intrépida competidora en las salinas, demuestra el verdadero arte. Ella nos muestra cómo se hace, sin esfuerzo, con gracia y con un toque de sabiduría local que nos humilla.

Los Andes nunca pierden la oportunidad de mostrar su majestuosidad cuando dejamos Chile y nos dirigimos a Argentina. El paso de Jama se encuentra

EN ATACAMA A MÁS DE 4.000 M DE ALTITUD, HAY QUE ACLIMATAR CUERPO Y MENTE

Las lagunas de Baltinache son un primer encuentro sorprendente con la biodiversidad de esta zona del planeta. El ascenso desde el mar hasta la cordillera de Los Andes, ha de ser progresivo.

a 4.200 metros, y cuando las nubes se acumulan en esta zona, el tiempo de repente se convierte en un asunto serio. Conducimos durante horas bajo la nieve, con temperaturas que apenas superan los 4°C, lo que atrae la simpatía de los camioneros y la buena voluntad de los funcionarios de aduanas. Para mi gran alegría, puedo confirmar que mi "viejo" equipo de montar, que ya tiene cuatro años, todavía funciona admirablemente, reafirmando mi teoría de que invertir en un producto de alta calidad es más inteligente que cambiar de ropa cada temporada porque la anterior se desgasta.

Después de aventurarme al punto más sur de la Ruta 40 en Ushuaia hace tres años, la idea de dirigirme al extremo norte me intriga mucho. Una vez descendemos de las escarpadas montañas, nos encontramos a unos 2.700 metros de altitud, dirigiéndonos hacia el norte con la intención de llegar a Santa Catalina. Sin embargo, me toma todo el día recorrer sólo la mitad del camino y llegar a Cusi Cusi, en parte porque encuentro oportunidades para tomar fotografías en cada esquina y en parte porque montar aquí es más desafiante.

La sabia decisión de no llegar hasta Santa Catalina produce amplias recompensas: una visita inesperada al Valle de la Luna (otra más...); la emoción de alojarse en un albergue mayoritariamente autogestionado ("entra al pasillo, y si el cartel de la habitación está verde, puedes ocuparla; alguien vendrá tarde o temprano a ajustar cuentas"); acceso a la red 4G sólo en la plaza del pueblo (literalmente); la experiencia inmersiva de cenar en la casa del propietario con el médico del pueblo que pasaba por allí; obteniendo combustible "de la lata". Algunos viajeros pueden encontrar esto desafiante, pero para mí, es el alma del viaje.

El día siguiente todo contribuyó a aumentar nuestras expectativas sobre el cañón que conduce a la Quebrada de Paicone, pero es imposible tener una idea de lo extraordinarios que son estos 11 kilómetros hasta que te lanzas al profundo desfiladero del cauce del río (siempre que esté seco), dominado por enormes e innumerables cactus anclados en salientes rocosos casi verticales a modo de centinelas. Santa Catalina es un pueblo de casas blancas encaramadas en las montañas y el punto más al norte de la Ruta 40, mientras que el cercano y miserable pueblo fronterizo de La Quiaca es su inicio (o final) oficial. Nos dirigimos hacia el sur pasando por la encantadora Humahuaca (con un desvío para ver los mágicos colores de las Serranías de Hornocal) hasta la resplandeciente Purmamarca, nuestra puerta de entrada a las Salinas Grandes de Jujuy.

Si tuviera que elegir un lugar, sólo uno, al que me gustaría volver inmediatamente, sería la carretera de Cachi a Cafayate: son 160 km de auténtico todoterreno, donde nuestra Triumph Tiger 1200 Rally Pro

LA INTERACCIÓN CON LA POBLACIÓN LOCAL Y AUTÓCTONA HACE ÚNICO ESTE VIAJE

Recorrer el Salar de Jujuy es una experiencia única, pero no conviene salirse de los caminos marcados. A esta altitud es fácil interpretar el significado de las cambiantes nubes de tormenta.

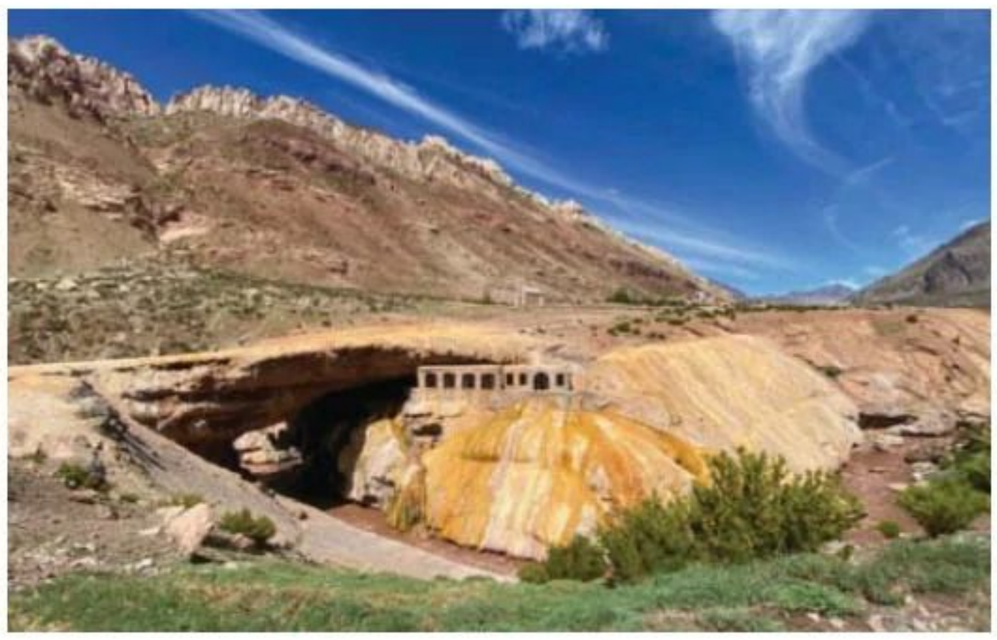
demostró ser capaz hasta en pasajes decididamente exigentes, proporcionándonos un disfrute infinito. La reina absoluta fue la Quebrada de las Fechas: un estrecho y sinuoso cañón que discurre enclavado entre rocas estratificadas de color rojizo, con un camino de tierra bastante compacta en el centro que muchas veces se fragmenta en largas lenguas de arena. La magnificencia del lugar sólo es igual a la satisfacción de haber superado ilesos las dificultades de la equitación.

Cafayate marca la culminación de las ambiciones de nuestros corredores del Dakar. Volviendo al asfalto, nos encontramos con una nueva serie de retos. Los siguientes 1.000 km serán una prueba de resistencia, con temperaturas abrasadoras que nunca bajan de los 40°C, ¡a menudo alcanzan un máximo de 46°C! En medio de la monotonía del camino y el calor sofocante, encuentro una manera de mantener mi mente ocupada: reflexionar sobre el tema del agua. En Argentina prevalece la práctica de ofrecer botellas de agua a la Difunta Correa en numerosos santuarios a lo largo de las carreteras del norte. Si bien respeto las creencias y tradiciones locales, me resulta difícil aceptar la idea de que todo ese plástico inevitablemente ensucie el medio ambiente. Como no puedo encargarme de la tarea de recoger toneladas de residuos, al menos puedo evitar contribuir a que se generen más botellas de basura. Aquí es donde mi mochila USWE de 3 litros resulta útil, ya que me proporciona un práctico depósito de agua que puedo llenar según sea necesario.

Mendoza y Uspallata son dos paradas que terminamos disfrutando intensamente: la primera por el ambiente chispeante que impregna la ciudad y por la excelente comida, la segunda por la romántica experiencia de dormir en una cabaña rústica de montaña. El Cristo Redentor de Los Andes en la cima del Paso Libertadores fue uno de los principales puntos de parada, pero nuevamente la carretera está cerrada y no fue diferente esta vez. Para hacer la decepción menos amarga, hay bastantes puntos destacados en el aburrido camino de Uspallata a Santiago del Chile: el fascinante Puente Inca, una estructura que data de la época maya asentada sobre sedimentos de piedra caliza; la impresionante vista del Aconcagua, el pico más alto del mundo fuera de Asia; las curvas cerradas de Caracoles, en el descenso hacia tierras chilenas, que tanto me recuerdan a la perfección de la Cuesta del Diablo, que encontramos en nuestro anterior viaje a la Patagonia.

¿Soy el único que contamina el mundo? No, ciertamente no. Y tampoco puedo solucionar el problema por mi cuenta. Sin embargo, si siempre esperamos a que otros resuelvan los problemas, nunca se resolverán. Entonces, lo que puedo hacer es tomar conciencia del impacto que mi viaje está teniendo en el mundo y dar pasos pequeños pero significativos para reducir o compensar la huella que estoy generando. **M**

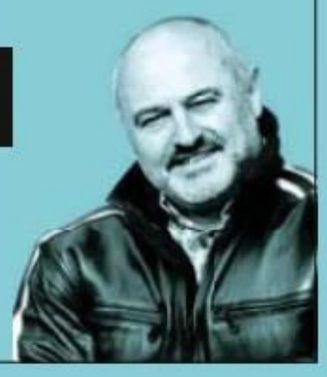
NO SE TRATA SÓLO DE EXPLORAR EL MUNDO, SINO TAMBIÉN DE CONECTAR CON ÉL



El paisaje es una paleta de colores. Los gigantescos cactus parecen vigilantes del camino. Franquear la Quebrada de las Flechas o superar la Cuesta del Diablo resulta emocionante.

MARIANO URDÍN

¡EXPLOTA EL AVISPERO!



Lo que está pasando en MotoGP no lo podríamos encontrar ni en las sorprendentes películas del maestro Hitchcock, ni en los mejores culebrones televisivos.

No me cabe duda que la temporada de MotoGP 2025 se perfila como una de las más emocionantes e intrigantes de la historia reciente y eso que, en el momento de escribirte estas líneas, apenas llevamos siete carreras de la actual temporada 2024 ¡que nos tiene en vilo! La clave de toda esta vorágine sólo tiene un nombre: Marc Márquez.

Cuando parecía que todo estaba decidido en Ducati con Pecco Bagnaia y Jorge Martín en el equipo oficial, salta la noticia, ¡Márquez es el elegido! ¿Quién lo hubiera dicho? Nadie o casi nadie se lo esperaba, pero la verdad es que a mí no me ha pillado tan de sorpresa. Creo que soy bastante observador y me he fijado que, en el corralito de los vencedores, cuando llegan los pilotos nada más terminar la carrera, hay muchos guiños y sonrisas cómplices entre Márquez y algunos de los directivos de Ducati, sobre todo con Gigi Dall'igna. Al principio pensaba que eran meras cortesías entre competidores, pero al final ha resultado que esos guiños tenían un trasfondo importante.

La bomba ha impactado y sus efectos se han sentido de inmediato. La moto roja que muy merecidamente llevaba el nombre de Jorge Martín, actual líder del campeonato 2024, el año que viene será de Marc Márquez. Y Jorge Martín, que estaba más ilusionado que un niño con zapatos nuevos, parece que se quedó con un palmo de narices, pero el tío, que de tonto tampoco tiene un pelo, se debía de oler algo y tenía preparado un "plan B", y en menos que canta un gallo, firma con la Aprilia oficial que deja libre su amigo Aleix Espargaró.

Todo esto provoca una auténtica revolución, y como si estuviéramos al final de la temporada en vez de al principio, equipos y pilotos comienzan a mover sus fichas para recolocar las sillas que quedan libres y nosotros nos quedamos como meros espectadores, atónitos rascándonos la cabeza.

Así vemos como a continuación Enea Bastianini, que ya estaba seguro que se quedaba sin su apreciada moto, pasa de los equipos de Ducati y no ha esperado nada para firmar un contrato con el grupo KTM y una moto de fábrica. Además, sin salirnos de esta formación nos encontramos con otra sorpresa, esta vez para un servidor, bastante más inesperada, es que Maverick Viñales deja la Aprilia oficial y se marcha como compañero de equipo de Enea al grupo KTM. Creo que los austriacos, en vista de no poder fichar a Marc, han realizado una gran jugada de ajedrez y cuentan con Binder y Acosta en el equipo principal y Enea y Maverick en su segundo equipo, también oficial. Una formación sin duda muy potente.

En Yamaha parece ser que las cosas están más tranquilas, aunque en este culebrón nunca se sabe lo que puede pasar en fechas venideras, pero todo me indica pensar que sus pilotos, Quartararo y Rins, seguirán otro año más. Sólo nos falta saber si alguno de los equipos satélites de Ducati, escucharan los cantos de sirena de la marca de los tres diapasones y pasara a ser equipo satélite de la fábrica japonesa, se hablaba mucho del Pramac, pero creo que también pueden ser cualquiera los otros dos, el VR46 e incluso el Gresini. Pilotos, seguro que no faltarán.

En cuanto a la marca más laureada de la historia, sigue en sus horas bajas y sus pilotos, por el momento no encuentran o no han buscado acomodo en otros equipos, aunque todavía es muy pronto, pero sí está claro que Joan Mir quiere cambiar de aires y reencontrar sus sensaciones de pilotaje como cuando fue Campeón del Mundo ya parece que en un lejano 2020.

No puedo dejar de resaltar la figura de Marc Márquez, para mí es, sin duda, el piloto con más talento de la historia, uno de los más listos y posiblemente el más inteligente que, aunque parecen idénticas virtudes, no lo son. Cómo ha tejido su tela, cómo ha hecho valer su posición, cómo ha demostrado que, pilotando una moto inferior, él pone el resto y una vez demostrado eso, cómo es capaz de moverse entre bambalinas. Si no has visto una entrevista que le hicieron a Marc en el larguero, casualmente el día que firmó con Ducati, te aconsejo que la veas, tiene algunas cosas geniales. Le preguntan por sus conversaciones con otras marcas antes de su fichaje y él reconoce que las ha tenido, pero que por respeto a las otras fábricas no quiere hablar nada de ello ya que ha conseguido el objetivo que para él era prioritario. También le preguntan por su relación con Gigi Dall'igna y dice que fue la pieza fundamental para su llegada a Ducati. Y para su fichaje en el equipo oficial. Antes de firmar le preguntó a Gigi "tú estarás en Ducati el año que viene y el otro, ¿verdad? Porque si no es así, ni nos sentamos". Gigi le confirmó que estará esos dos años, a lo que Manu Carreño, que le hacia la entrevista, le pregunto qué le habría dicho si le llega a decir que no. Y Marc, sin pensárselo ni un segundo le respondió, "le habría preguntado que a dónde se iba él".

De todas formas y esto es algo absolutamente personal, creo que no ha sido sólo mérito de Marc su fichaje por la Ducati oficial. Estoy seguro que tiene un entorno muy cualificado que le asesora y mueve los hilos de este negocio con increíble maestría. También puedo pensar que ha habido alguien de mucho peso por encima de Ducati (me refiero a Audi), que ha podido decir: "¿Estamos locos...? A Marc Márquez no le podemos dejar marchar a ningún equipo de la competencia de ninguna manera. Su fichaje es prioritario".

Ahora todavía estamos en el primer tercio de esta temporada 2024 que está siendo apasionante. ¿Seguirá así? Me parece que todo este increíble entramado se ha desvelado demasiado pronto y puede propiciar algunas controversias. Lo ideal sería que marcas, equipos y pilotos lo dieran todo para conseguir ganar este campeonato. Pero... ¿tendrá Jorge Martín el mismo trato técnico por parte de Ducati, sabiendo que la temporada que viene será el piloto número uno de su principal rival y si gana el Mundial, podría llevar el año que viene el dorsal 1 en el carenado de su Aprilia? ¿Y Viñales y Bastianini?, se encuentran en una situación muy parecida, ambos pilotos oficiales de sus marcas con acceso a las últimas tecnologías, se marchan a la competencia, ¿seguirán evolucionando sus motos este año? Seguramente cuando leas esto, tú ya lo habrás visto, pero ¡me muero de ganas de ver qué pasa en las próximas carreras! M

LA TEMPORADA 2025 SE PERFILA COMO UNA DE LAS MÁS EMOCIONANTES DE LA HISTORIA

Suscríbete a
MOTOCICLISMO

6 NÚMEROS DE MOTOCICLISMO

+

LIBRO DE REGALO
"50 AÑOS DE VICTORIAS. HISTORIA DE LOS TRIUNFOS ESPAÑOLES EN GGPP"

22 EUROS

¡PACK COMPLETO VALORADO EN ~~32,05€~~

¡AHORRARÁS MÁS DE 10 €!

BONO CULTURAL

SI CUMPLES 18 AÑOS, SUSCRÍBETE CON EL BONO CULTURAL JOVEN

91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada.
BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el App Store · DISPONIBLE EN Google play

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo. **The Power of Dreams.** *